إنترناشيونال

إنترناشيونال

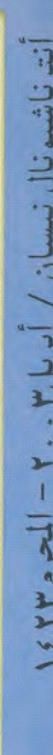
International

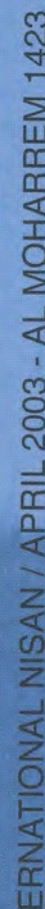
مجلة مختلفة لقارئ مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

* الحطام والمشكلة على الساحة الدولية
* الإستنساخ بين الحلال والحرام
* المزايا والإعفاءات الضريبية للشركات المساهمة
* أضواء على دور المرأة في صناعة النقل البحري
* نشاط مكثف للإتحاد العربي لغرف الملاحة هذا العام







مصر للطيران
تعلن عن
تخصيص خدمة تليفونية للجمهور
٣٩٠٣٤٤٤
(ثمانية خطوط) من ١٠ ص حتى ٥ م
لسرعة الرد على استفساراتكم فى الحجز و تأكيد الحجز
و معرفة اسعار و مواعيد الرحلات
يمكن لمكاتب السياحة الاتصال بارقام
ت: ٣٩٢٩٧٨٧ - ٣٩٢٧٤٤٤ - ٣٩٢٧٣٣٨
٣٩٢٧٤١٧ - ٣٩٢٧٢٠٥
و الاستعلام عن اقلاع ووصول الطائرات
ت: ٦٣٥٠٢٦٠ - ٦٣٥٠٢٧٠
استعلامات المطار ٦٣٥٤٤٠٠
مصر للطيران
EGYPTAIR
www.egyptair.com.eg
اهداءات ٢٠٠٣
مجلة انترناشيونال
لبنان



بقلم
مستشار التحرير

العرب قــوة عظـمى

نعم نحن العرب يمكن أن نكون قوة عظمى لا يستهان بها، بل ويعمل لها ألف حساب متى تكاتفت الجهود العربية، وتواجد الترابط والاتحاد بين الدول العربية، والدخول فى التفاعل الحضارى للمستقبل عن طريق تحديث المجتمعات العربية علمياً وسياسياً واجتماعياً، والتعامل مع العصر الحديث بجانب الحفاظ على قيمنا وهويتنا.

لقد شهدت معظم الدول العربية عقوداً من التدهور والطغيان والمعاناة بسبب المشاكل والأحداث الخطرة التى تمر بها منطقة الشرق الأوسط، ومازلنا نعانى من التفكك والشقاق والانقسام بسبب الحكومات التى لا تعرف روح التضامن التى تسرى فى قلب الإنسان العربى الذى تربطه التاريخ واللغة والدين.

إن الأمة العربية لازالت حية ونابضة، ولكن مستقبلها يتوقف على الجهود التى تبذلها الدول العربية لترسيخ هذا المستقبل، والحفاظ على عظمة تاريخها وتألقه، ولتحديث العالم العربى لابد من تنشيط العمل ليكون رسالة إلى الشعوب العربية لتحقيق أهدافها، ولن يتأتى ذلك إلا عن طريق امتلاك عناصر القوة الذاتية اقتصادياً وعلمياً وتكنولوجياً، وإيجاد تكتل عربى قادر على مواجهة التحديات العالمية التى من أهمها العولمة وثورة التكنولوجيا الحديثة، والتكتلات الاقتصادية التى تتمثل فى السوق الأوروبية المشتركة، والتكتل الأمريكى الكندى والمكسيكى، والتجمع الآسيوى (الآسيان)، تلك التكتلات التى كان لها أكبر الأثر فى التغيرات الاقتصادية التى شملت النظام الدولى بأكمله خاصة بعد اتجاه أمريكا والغرب للسيطرة على العالم وتغيير خريطته حسبما تريد.

إن عدد الدول العربية ٢٢ دولة تمثل مساحتها ١٠٪ من مساحة العالم .. وتصل قوتها البشرية إلى ٤٪ من القوى العالمية .. وإنتاجها الفعلى من البترول تصل نسبته إلى ٢٥٪ من البترول العالمى واحتياطيه ٦٠٪ تقريباً.

فهل بكل هذه الإمكانات التى لا تتوفر لمعظم دول العالم يصعب علينا نحن العرب أن نصبح قوة عظمى لا يستهان بها ؟!!!..

عاصم السيد أحمد



إقرأ فى هذا العدد

حوارات

تقارير

تحقيقات

وإقرأ لهؤلاء

الاشتراك السنوى
الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى
ثمن بيع النسخة الواحدة
لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية -باقى الدول العربية ٣دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

إنترناشيونال
International

إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة
تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محيى الدين شعبان
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
المكاتب والمراسلون
لبنان
المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-٣-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦-٣-٩٦١+
مصر
اسكندريه ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
المراسلون:٥١ شارع فيكتور عمانويل سموحة
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠(٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣(٠٣) (٢+)
السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)
الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون :٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.
سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس:٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+
السعودية - جدة
تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +
الامارات العربية المتحدة - دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١)-
الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣- ٧١٨-(١+)
الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +
دار بلال للطباعة بيروت - لبنان
توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS& CARGO HANDLING CO.



PREFACE:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out during 2000/2001:-

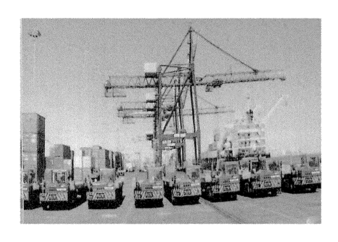
"Completion of dredging works to rcceive vessels of 5 th generation .

"Achieving handling volume 554000 TEU during 2000/2001 against 443000 TEU during 1999/2000 with an increasing ratio 27% .

" Handling rates 25 Box/Hour .

*** FACTS AT GLANCE:-**

- Container yard	400.000 m2
- Terminal annual capaity	700.000TEU
- LCL store	6000 m2
- Capable of storing contents	250TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU Month
- Rail Facility	1 Terminal



***INLAND TERMINAL:-**

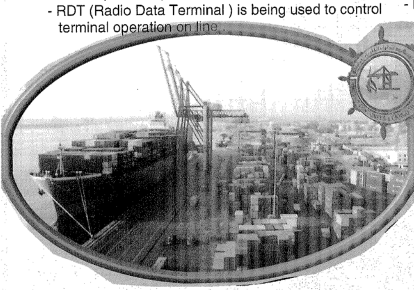
- Was established on Nov. 14 th 1996 on an area of 50.000 m2 at 10th of Ramadan city, on of the biggest industrial cities in Egypt, 50 KM away from Cairo
- Highly advanced equipment.
- Capacity of 600 TEU general cargo/cars .
- LCL store area 2000 m2 .

*** COMPUTER SYSTEM**

- Using most advanced Techniques to receive & send ship data under EDI system & exchanging Baplie Movins, Codeco, Coarri files.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on line.

***EQUIPMENT:-**

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Three 40 Tons Post panamax Gantry Cranes 44.5 out reach length capable of handling 16 rows .
- Tow 80-100 Tons Mobile Harbor Cranes .
- Six Rubber Tyed Gantry Cranes (RTG)
- Twenty Seven Reach Stacker .
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers .



Six full reachstackers will be added on December 2002 and eight tractors & semi-trailers on June2003. Also the 7th superpostpanamax ship to shore gantry crane .

*** CARGO HANDLING:-**

- Storage Capacity for Bulk cargo 55000Tons
- Handling rate 8000 Tons/day .
- Tow floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80.000 Tons by next May .

Tel: 002 066237152/ 002 066 235862
Fax: 002 066339347/ 002 066 220419

P.O.B: 1239 PORT SAID, EGYPT
web site:www.pscchc.com

e-mail:infoapscchc.com

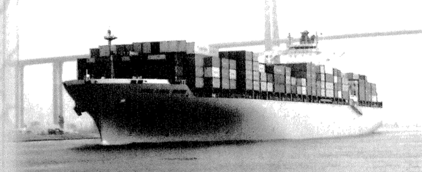




E.I.F.F.A

FIATA

IATA





- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?

* How could we have the ability to break the routine?

* How could the cost of time element becomes zero ?

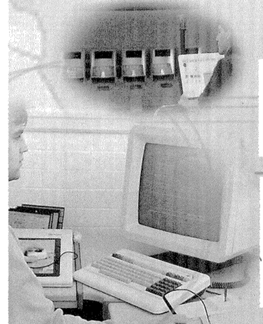
With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Mechanical Clearance . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circomstances for mechanical customs clearance of your imported and exported cargoes specifecly in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283---Fax:+202-4184428-4148877
Alexandria Office:Bldg.#47 Street#10 Officers Bulildings
Mostafa Kamel- Aexandria, Egypt
Tel.:+203-5230450-5454904 ---Fax:+203-5230460
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.:+2062-710080 --- Fax:+2062-710081
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-352940-352941 ----Fax:+2066-352943

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يناير ٢٠٠٣

أجندة إنترناشيونال

* يقام معرض اسكندرية الدولى للسيارات ومستلزماتها تحت رعاية اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية فى الفترة من ٢ إلى ٦ أبريل الجارى بقاعة ميراج سان جيوفانى.

* يقام أول معرض للمنتجات المصرية بالسويد بمدينة «مالمو» تحت رعاية الدكتور يوسف بطرس غالى وزير التجارة الخارجية فى الفترة من ٤ إلى ١٣ ابريل الجارى، والمعرض على شكل نموذج كامل لمعبد أبو سمبل ويضم بجانب المنتجات المصرية أجنحة للمتحف المصرى وجناح سياحى وآخر ثقافى يشمل ورش عمل للصناعات الحرفية واليدوية.

* يعقد اجتماع الأمانة العامة لاتحاد الصحفيين العرب يومى ١٠ و١١ ابريل الحالى بالعاصمة المغربية الرباط تحت شعار «مواجهة التحديات» حيث ستتم مناقشة تطورات الموقف العربى العام والتقرير المقدم من الأستاذ صلاح حافظ الأمين العام للاتحاد والوضع المالى للاتحاد.

* يعقد فى ٢٢ ابريل الجارى بالقاهرة مؤتمر دولى تحت رعاية وزارة السياحة يتناول بصورة مطلقة السياحة المستدامة فى الشرق الأوسط، كما يعتبر أول دعوة عامة لتضافر الجهود فى مبادرة عاجلة للمضى قدماً فى استراتيجية السياحة المستدامة للألفية الجديدة ووضع حماية وإدارة البيئة بجانب خطط التنمية السياحية الحالية والمستقبلية.

* تنظم هيئة المعارض المصرية بأرض المعارض بمدينة نصر خلال الفترة من ٢٤ وحتى ٣٠ ابريل الجارى معرض «إعرف بلدك» تحت رعاية الدكتور عاطف عبيد رئيس الوزراء والدكتور يوسف بطرس غالى وزير التجارة الخارجية واللواء مصطفى عبد القادر وزير التنمية المحلية وذلك بهدف زيادة الحس الوطنى بين جميع الشباب.

* تحتفل جمهورية مصر العربية بعيد تحرير سيناء الذى يوافق يوم ٢٥ ابريل الجارى.

* تحتفل معظم دول العالم بعيد شم النسيم باعتباره عيد كل الأديان يوم ٢٨ ابريل الجارى.

* تقرر تنظيم الدورة الثالثة لمنتدى الإعلام العربى فى دبى يومى ٢٨ و ٢٩ ابريل الجارى، وموضوعها «الاعلام والحرب» ويشارك فى الدورة نخبة من أبرز القيادات الاعلامية الإقليمية والدولية.

* تنظم لجنة السياحة بمجلس الأعمال المصرى البريطانى - اشتراكاً مع الغرفة التجارية المصرية البريطانية مؤتمراً موسعاً بالقاهرة خلال شهر ابريل الجارى، ويشارك فى المؤتمر مجموعة من الشركات المصرية والفنادق وشركات الطيران لبحث مزيد من السياحة البريطانية لمصر.

* قرر مجلس إدارة جائزة الصحافة العربية إعلان أسماء المرشحين للفوز بهذه الجائزة فى الحفل المقرر إقامته فى دبى نهاية شهر ابريل الجارى.

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٥٥٣.٣٠	٦٢.١٥	٩٠.٥٣	٦١.١٦	٠.٤٥	٥.٠٤٠.	٧٧٢.٦٣
صب جاف	٢٥٠.٤٠	١٢٦.٠٠	٥٠٢.٣١	٥٨.٩١	٢٤٥.٩٨	٠٠	١١٨٣.٦٠
أتربة وخامات معدنية	٣٧٩.١٠	٤.٩٤	٣٥.٦٥	٨.٢٧	٢٠.٥٠	٠.٠٠	٤٤٨.٤٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	١٥٠.٨٠	٠.٠٠	٤٦.٢٢	٥٤.٤٩	٠.٠٠	٠.٧٧	٢٥٢.٢٩
أسمدة وأملاح	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٣٠	٠.٣٠
صب سائل	٧١.٨٠	٠.٠٠	١١.٨٠	١٣٠.٩٢	٠.٠٠	٠.٠٠	٢١٤.٥٣
إجمالى عام	١٤٠٥.٤٠	١٩٣.٠٩	٦٨٦.٥٢	٣١٣.٧٥	٢٦٦.٩٤	٦.١١	٢٨٧١.٨٠
ترانزيت	١٨.٣٠	١٦٨.٧٣	٢٩٨.٧٣	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤٨٥.٧٥
إجمالى عام وترانزيت	١٤٢٣.٧٠	٣٦١.٨٢	٩٨٥.٢٤	٣١٣.٧٥	٢٦٦.٩٤	٦.١١	٣٣٥٧.٥٦

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	١٨١.٨٠	٤١.٩٨	٢٠.٠٦	٦٥.٦٠	٠.٦٣	٦.١٨	٣١٦.٢٥
حاصلات زراعية	١٠.٠٠	٢.٨٦	٩.٨٧	٣٩.٩١	٠.٠٠	١٤.٧٨	٧٧.٤٢
صب جاف	٠.٠٠	٠.٠٠	١.٣٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	١.٣٠
أتربة وخامات معدنية	٠.٠٠	٤ .٠٠	١٢٩.١٠	٢٢.٩٥	١٧١.٨٤	.٣٥	٣٦٤.٢٣
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٠.٠٠	٢.٥٧	١.٠٠	٩.٥٣	٠.٠٠	١.٤٥	١٤.٥٥
أسمدة وأملاح	١٨٣.٩٠	٦١.٨٥	١٠٥.٠٠	١٧.٧٠	٠.٠٠	٠.٨١	٣٦٩.٢٦
صب سائل	٤٧٧.٥٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤٧٧.٥٠
إجمالي عام	٨٥٣.٢٠	١٤٩.٢٦	٢٦٦.٣٣	١٥٥.٧٠	١٧٢.٤٧	٢٣.٥٦	١٦٢٠.٥١
ترانزيت	١٦.٧٠	١٧٠.٥٠	٣٢٠.٩٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٥٠٨.١٠
إجمالى عام وترانزيت	٨٦٩.٩٠	٣١٩.٧٦	٥٨٧.٢٣	١٥٥.٧٠	١٧٢.٤٧	٢٣.٥٦	٢١٢٨.٦١

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٢٤	١٢٩	١٢٠	١٩	.	.	٤٩٢
صب جاف	١٥	٢	٨	١	٤	.	٣٠
أتربة وخامات	١٢	٢	١١	٢	١	.	٢٨
بصاعة ذات طبيعة خاصة	٣٦	.	١٩	١٨	.	.	٧٤
أسمدة وأملاح		١٠	٥	.	.	.	١٥
صب سائل	٢٨	.	.	١٢	.	.	٤٠
مولاس	١	.	٣	.	.	.	٤
إجمالى	٣١٦	١٤٣	١٦٦	٥٣	٥	.	٦٨٣
ركاب	٤	١	.	٢٢	٤٧	٩٨	١٧٢
أخرى	٧	١٨	.	.	.	.	٢٥
إجمالى عام	٣٢٧	١٦٢	١٦٦	٧٥	٥٢	٩٨	٨٨٠

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المرددة على الموانى

البيان		الأسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإحمالى
عدد الركاب	قادمون	٢٢٣٣	٥٠٥	١٠٠٣٢	١٥٣٧٤	١٦٧٤٧	٦٢٠٥	٣٤٧٠	٥١٨٢٨
	مغادرون	٢٢٣٣	٤٨٥	١٩٧٦٥	٢٩١١٥	١٧٦٦٦	٥٢٠٦	٢٨٢٤	٧٤٥٧٦
	الإجمالى	٤٤٦٦	٩٩٠	٢٩٧٩٧	٤٤٤٨٩	٣٤٤١٣	١١٤١١	٦٢٩٤	١٢٦٤٠٤

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢ قدم

المينـــاء	برسم البلد			الترانزيـــت			إجمالى عام
	وارد	صادر	حملة	وارد	صادر	حملة	
الأسكندرية	٢٤٣١٨	١٩٦٥٠	٤٣٩٦٨	١٦٩٣	١٦٠٢	٣٢٩٥	٤٧٢٦٣
بورسعيد	٣٧٦٦	٦ ٠٦	٩٧٧٢	١٦٩٦٣	١٥٨٦٧	٣٢٨٣٠	٤٢٦٠٢
دمياط	٢٠٧٤	٧٥٧٣	٩٦٤٧	٢٩٨١٠	٢٩٨٣٧	٥٩٦٤٧	٦٩٢٩٤
السويس	.	.	.	.		.	.
الأدبية	١٤٧٣	١٣٠٣	٢٧٧٦	.	.	.	٢٧٧٩
إحمالى عام	٣١٦٣١	٣٤٥٣٢	٦٦١٦٣	٤٨٤٦٦	٤٧٣٠٦	٩٥٧٧٢	١٦١٩٣٥



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

تطبيق شركة ملاحية للقواعد الدولية لإدارة السلامة (٢)
ISM Code

الربان /أحمد حنفي
محاضر أول - قسم السلامة البحرية - كلية النقل البحرى والتكنولوجيا
الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

٤- فريق الممشى BRIDGE TEAM

إن أصعب مهمة هى عمل فريق الممشى. قد يتساءل البعض لماذا كل هؤلاء الضباط المدربين جيداً والبحارة ذوى الخبرة، بما فيهم من مرشدين فى الممشى فى سفينة الركاب (عابرة المحيطات) الإنجليزية "QE2 QUEEN ELIZABETH II" لم يكونوا قادرين على تشكيل فريق بالممشى عندما شحطت السفينة فى أغسطس ١٩٩٢ بالقرب من ميناء Martha Vineyard؟. لماذا قام الربان بتجريد نفسه من مساعدة ضباط الملاحة ومن ثم خلق ظروف شحط فى شعب (جردون) المرجانية فى مضيق تيران.

شركة ألفا دربت الربابنة والضباط الأوائل لأكثر من عامين فى المحاكيات فى معهد أوديسا البحرى، بهدف تمكين الربابنة من أن يكون قادة فرق فعالين. نتائج هذه الندوات التدريبية لم تكن مرضية بالمرة: التعليم المختلف والتدريب المختلف اللذان تلقاها الضباط قبل الإلتحاق بشركة ألفا، العادات والتقاليد المختلفة التى تربوا عليها، وأكثر من أى شىء آخر، التوجيه لضباط الوردية أو الربان من خلال أخذ الحذر من تصرفاته وواجباته بالاستقلال عن الأخرين يجعل الشخص معتمد على النفس وذو شخصية قوية. إنه يظهر من خلال هذه الحقائق موقف يجعل من الصعب للربابنة لإدارة فريق عمل الممشى بالكفاءة المطلوبة.

هذا أكثر عندما يكون هناك شخصيتان قويتان - الربان والمرشد - عليهم أن يتعاونوا عندما وصل التخطيط للرحلة البحرية والملاحة المستوى المطلوب الوصول إليه بالشركة ألفا، إذن التركيز سينتقل إلى فريق الممشى.

٥- التدريب/ المناورات التدريبية Training / Drills

جزء متكامل من تطوير نظام إدارة السلامة الخاص بشركة ألفا هو التدريب الشامل والمتكامل المرتب لأطقم السفن واهتمام أقل للموظفين بالبر. قبل تقرير أى نوع من التدريب مطلوب لتحسين التشغيل السفينة والشركة ككل، جرت تحليلات، وبعمق فى هذا الشأن.

التدريب الذى تم بالتعاون مع معهدأوديسا للتدريب البحرى، لديه المكونات الآتية:

* أسباب تطوير الـ ISM، تعريفات، مصطلحات ولب الـ ISM.
* التغيرات القانونية المتعلقة بالسلامة والتشغيلة الموجودة بالـ ISM.
* العيوب التى وجدت لفهم، والعمل مع، الـ ISM من العاملين بالشركة.
* الصيانة المخططة، والغير مخططة (خاصة للمهندسين).
* حوادث البحر والشخصية على متن سفن الشركة وكذلك فى صناعة النقل البحرى كذلك التحقيقات وتقارير DPA.
* الاتصالات، الحاسب الآلى عامة.
* محاكاة للمناورات فى الطقس الردىء
* العقود (مثل المستأجر) التأمين إلخ.

هذا وقد تمت ثمانية دورات فى مركز أوديسا وثلاث فى بريمن مع ٣٧ ربان، ٤٦ ضابط أول، ٣٧ كبير مهندسين، ٤٤ مهندس ثانى، ٩٧ ضابط صغير للتدريب.

الأهداف الآتية تم تحقيقها:

* لجعل الربابنة والضباط متفهمين الغرض من الـ ISM.
* لتنظيم تشغيل السفن طبقاً لـ ISM متضمناً التحسين المستمر واستخدام محتويات الـ ISM كالإجراءات الغير متطابقة (Non-Conformities) والإجراءات التصويبية (Corrective Actions) مراجعة الإدارة، المراجعة الداخلية (Internal Audit) إلخ.
* لتجنب أكثر للأخطاء والغلطات المشتركة.
* لعمل تجانس أثناء التشغيل اليومى للسفن بغض النظر عن جنسية أفراد الطاقم؛
* فى جلب إدارة السفينة لنفس مستوى الفنون البحرية.
* فى هذه المرحلة، البرنامج التدريبى كان مصمم لجزء من خط السير وكان مخصص لمرحلة حديدة من التطوير الجديد ومع الـ ISM، التحسينات الضرورية، تقييم الحوادث البحرية والصيانة المخططة. ليوم واحد كان مخصص لأعمال ورش العمل (Workshops) مع ظروف مختلفة مثل الطقس السيىء، التخطيط للرحلة البحرية، فريق الممشى، الحريق، التصادم والشحط.

ورشة العمل الأولى، فى الطقس السيىء تمت فى يونيه ٢٠٠٢. الأثنا عشر سؤال تم إعطائهم للربابنة والضباط الأوائل متضمنين مشاكل مثل البحر العالى، الأمواج المتداخلة، إنكسار الأمواج، التأثر بالقيمة المتغيرة لحركة تأرجح السفينة، الأمواج الغير عادية، الأعاصير الاستوائية الدوارة، الرنين الناتج عن تأثير البحار، المناورات الممكنة والضروريه فى الطقس السيىء إلخ

فقط أقلية من المشاركين تمكنوا من الإجابة علي الأسئلة إجابة مرضية. البعض لم يعرف كلياً الغرض من السؤال. هذا يوضح مجدداً أن الربابنة والضباط لديهم عجز كبير حتى بالبنود الأساسية من الفن البحرى وتبين أهمية مثل هذه الدورات التدريبية.

الغرض من ورش العمل هذه ليس فقط التركيز على كمية المعرفة لدي المتدربين وإنما إحداث تغيرات وتطوير فى أجزاء معينة للمشكلة كلها، مثل مكافحة الحريق والتخطيط للإبحار، لنقطة ينتهى عندها المناقشة ويبدأ القرار فى الإتخاذ.

٦- الحوادث Accidents

كل ربان وضابط لابد أن يكون مهتماً فى الحصول على تقارير من التحقيقات فى الحوادث مكتوبة على الورق لأن ذلك بلا شك سيحسن معرفتهم بالفنون البحرية ويقدم لهم وسيلة رخيصة، بسيطة لتجنبها من الحدوث مرة أخرى بنفس السبب. ولكن الاهتمام بمثل هذه الأوراق يكون دائماً منعدماً.

إنه من الصعب جداً فهم لماذا كثيراً من الشركات مختلفة مع المحققين المحترفين فى الحوادث التى حدثت على سفنهم. هناك شركة ألمانية فقدت سفينة نتيجة الشحط، طريقة حدوث هذه الحادثة لم تكن مرضية للشركة وأدت إلى خسارة لصورتها، ولكن هذا لم يغير سياسة الشركة؛ فالإدارة لازالت غير مهتمة بمثل هذه التحقيقات. المدير الجيد لابد أن يعرف أن التحقيق فى الحوادث سيكشف عيوباً أو مواطن الضعف التى قد يتم إزالتها أو تقليلها فيما بعد.

لسوء الحظ فى صناعة النقل البحرى، لكثير من المديرين الحادثة هى شىء ما للتأمين. ولكن لماذا لابد على شركات الملاحة أن تكون أفضل من دولة العلم؟ وفى مجلة Lloyd's List اللويدز تم التعليق على حادثة منذ سنتان متضمنة:

«مبنية على مراجع من ١٠٦٧٦ حادثة، المنظمة البحرية الدولية خرجت بنتائج مخيبة جداً. كان واضحاً أنه لا يوجد تحقيق قد تم إجرائه فى بعض الحوادث وفى معظمها، القيمة الحقيقية للتحقيقات لم تؤخذ نتيجة لنقص المعلومات المقدمة. التحقيقات كانت نعاق بسبب إصدارات اللوم والمسئولية».

من خلال النتائج وجد شىء سيئ جداً وهو أن احتمالية تجنب مثل هذه الحوادث فى المستقبل غير مضمون فبلا شك أن قيمة التغذية الاسترجاعية لهذه التحقيقات قد تلاحق العاملين فى البحر فيما بعد.

شركة ألفا لديها موارد محدودة ولكن ليس ذلك فقط، التحقيقات الآتية تم عملها:

* الشحط فى الموانىء والمياه الضحلة جنوب أمريكا (التقرير الأول)
* تقرير عن التحقيق فى شحط السفينة APL Colon؛
* الملاحة وجمع الأدلة؛
* الشحط فى الموانى والمياه الضحلة جنوب أمريكا (التقرير الثانى)،
* التحقيق فى إتلافات الطقس السيىء.

بالإضافة أن الشركة أرسلت للربابنة التقرير الاسترالى بخصوص الشحط للسفينة (بونجا تيراتاى ساتو).

والشركة لديها سجل للسلامة جيد جداً، سفنها لم تعانى من التصادم؛ فقط حالتى شحط؛ لا يوجد حريق؛ لا يوجد فقد فى الحاويات؛ ولا موت لأى فرد. المشكلة الكبرى هى حالات الشحط الصغرى في جنوب أمريكا، بسبب طبيعة القاع فى الأنهار وعلى الأرصفة، لا تؤدى عادة إلى أضرار.

ليس فقط مع فهم حقيقه أن سجلات الحوادث تكون ذات أهمية صغرى، هذه الحوادث بالبحر وتم أخذها جدياً من قبل الإدارة. أسباب الشحط هو فى خلاصتها، تبدأ من الموقف فى الموانى ويعرف بـ (عدم الصيانة الدورية للموانى والطرق الملاحية، السلطات والمرشدين يتعاملوا مع معلومات خاطئة ويعطوها للربابنة، خرائط غير مصححة أو كافية إلخ). ومن ناحية أخرى، **التخطيط الملاحى الغير دقيق من قبل الربابنة، الإتلافات بسبب الطقس السيىء كانت فقط بسبب العنصر البشرى. الربابنة لابد أن يعرفوا إنه حتى السفن القوية لديها حدود وسرعة لابد أن تخفف فى الوقت المناسب.**

إنه من الصعب جداً إثبات أن الـ ISM قد يحسن الموقف لأنه مع هذه الفترة الصغيرة، حتى بوجود حادث أو أثنين؛ وبسبب الربابنة الجدد والضباط حديثى العهد وصغار السن لابد أن يتدربوا وأن يكتسبوا الخبرة الضرورية. على سبيل المثال، معظم اتلافات أو خسائر الطقس السيىء التى تصيب السفن التى كانت تحت قيادة ربان صغير حديث العهد. سجل الشركة المتعلق بأمور السلامة والبيئة والمراجع من قبل سلطة دولة الميناء Port state Control، وغفر السواحل الأمريكية إلخ. كانت لا عيب فيها، لم تحتجز سفينة واحدة أو وضعت فى القوائم السوداء حتى الآن كبير المهندسين واحد قد دفع غرامة (ألف دولار فى هامبورج) لأنه عاجل سجل الزيت بعدم اهتمام.

٧- المشاكل Problems

هناك بعض المشاكل التى ستظهر فى المستقبل، سوف تلفت الانتباه لدى الإدارة. وهى:

* لغة العمل Working Language.
* قرب القيام بحادث Near-Miss.
* السلطات Anthorities.
* الفنون البحرية Seamanships (وبخاصة التخطيط الملاحى، الملاحة وفريق الممشى).

لغة العمل لشركة ألفا هى اللغة الإنجليزية. الشركة تركز على الأسباب الآتية لتبين للبحارة مدى أهمية اللغة الإنجليزية:

* دورات تدريبية على متن السفينة.
* تقييم لنتائج الفحص الداخلية (Internal Audit) على السفينة.
* اختبارات قبل تعيين بحار جديد؛
* دورات لغة إنجليزية.

ومع فهم هذه المقاييس، قدرة أطقم الشركة على التحدث بلغه العمل لم تتحسن كما توقعت الإدارة. كثيراً جداً من العاملين فى البحر أضاعوا فرصهم خلال الثلاث سنوات وتم تذكرتهم بخطابات شخصية من قبل الإدارة عن العواقب إذا لم يكملوا هذه الدورات خلال الفترات القادمة خلال فترة إجازاتهم.

مشكلة أخرى، والتى ستأخذ وقتاً لحلها وهى سلطة ضابط الوردية. عند مقابلة ضباط بحريين وفنيين خلال الفحص الداخلى، وجد الـ DPA أن الضباط فهموا واجباتهم ومسئولياتهم طبقاً للإجراءات المنتسبة من دليل الجودة. ولكن هذه المعرفة لن تكون نافعة كلياً عندما يكون **الضابط المسئول مطلوب منه أخذ القرارات المناسبة خلال مواقف حرجة أو خطرة. إنه لا تزال هناك مشكلة بالنسبة لضباط الوردية لتقليل عدد لفات الماكينة أو سرعة السفينة لتجنب إتلاف السفينة فى الطقس السيىء، على سبيل المثال. لو أن الربان يأخذ الحذر من واجباته جيداً، فلن يضع هذا العبء على عاتق ضابط بحرى صغير وليس له الخبرة الكافية. ولكن لو أنه غير متواجد، فالضابط لابد أن يعرف أنه فى نطاق سلطته ومسئوليته لاتخاذ الإجراء المناسب والضرورى لتجنب الاتلافات.**

حتى بعد إتمام مرحلة التخطيط الملاحي والملاحة فالشركة ألفا قد عرفت كمتطلبات أساسية، هاتان المشكلتان واللتان ستحتاجان إلى إنتباه دائم فى المستقبل. إنه من الصعب الوصول إلى حل فى موضوع إدارة موارد الممشى Bridge Resource Management: الشركة ستواصل مع مساعديها لكى تقوم بعمل تحسين مقبول سيتم الوصول إليه عند التعرف على كل من المسئوليات، الواجبات والسلطات لأعضاء فريق الممسى وبتفصيل أكثر وبطريقة مباشرة أكثر.

٨- الخلاصة

* الشخص المسئول عن تنفيذ سياسة السلامة وحماية البيئة (DPA) يعتقد أن كثيراً من الناس لا تزال ترى أن الـ ISM سوف يفشل. على كل، إنه الاعتقاد بإدارة الشركة ألفا على أنها إدارة عملية جيدة تعمل على التحسين المستمر للعملية التشغيلية للشركة ككل.

عبقرية مصر .. الأرض المقدسة

الجزء الثانى

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

الغزوات الأوربية للشرق العربى

وبسبب إستقلاليتها وتفردها ونزعتها الوطنية، أصبحت الكنبسة القبطية المصرية فى نظر الكنائس الغربية خارجة عن الإيمان، وعاملتها إنطلاقاً من هذا المفهوم الغزوات الأوروبية للشرق فى العصور الوسطى، وهى الغزوات الشهيرة فى التاريخ كذباً وبهتاناً باسم الحروب الصليبية، والمسيح والصليب براء منها، وعليه فعندما دخل الغزاة الأوروبيون بيت المقدس عام ١٠٩٩م كان أول ما فعلوه هو طرد الأقباط من كنائسهم وأديرتهم وبيوتهم باعتبارهم هراطقة خارجين وصادروا أملاكهم ونكلوا بهم وبأخواتهم المسلمين سواء بسواء أشد التنكيل والعذاب، ومنعوهم من الحج إلى الأراضى المقدسة، ولم تعد للأقباط كنائسهم وأديرتهم إلا بعد دخول الناصر صلاح الدين بيت المقدس عام ١١٨٧م، وهكذا لم تفرق سهام وحراب الغزاة مصرياً أو عربياً وفقاً لدينه على مدى التاريخ، فهى وإن أصابت إنما تصيب الوطن وفلذات أكباده دون تفرقة، وعندما إستطاع الغزاة الأوروبيون إحتلال مدينة دمياط فى حملتهم التانية والسابعة أحرقوا المساجد والكنائس على السواء ولم يبقوا فيها حجراً على حجر بحيث ساووها بمستوى الأرض.

الوحدة الوطنية الخالدة

فى العصور الحديثة ظلت المواجهة مستمرة بين الكنيسة القبطية المصرية وبين البعثات والإرساليات التبشيرية الغربية، فبعد الاحتلال البريطانى لمصر تدفقت بكثافة هذه البعثات والإرساليات فى إطار دورها الاستعمارى وليس الدينى. وبما دفع البطريرك المصرى كيرلس الخامس إلى إصدار تحريم على إدخال أبناء الأقباط إلى مدارس البعثات والإرساليات الغربية، وكرد فعل تجرأ أحد زعماء الإرسالية التبشيرية الأمريكية على الذهاب إلى البطريرك بصحبة القنصل الأمريكى وسأله: لماذا تمنع المصريين من دخول مدارسنا؟ لقد جئنا نعلم الإنجيل للأقباط .. عندئذ إستشاط البطريرك غضباً وعنفه قائلاً بأن المصريين يعرفون الإنجيل قبل أن توجد أمريكا فى الوجود.

وفى خضم أحداث ثورة ١٩١٩ عندما إمتنع الساسة المصريون من مسلمين وأقباط عن شغل أي مناصب وزارية تحدياً للإنجليز ومناوأة لهم ولسياستهم الاستعمارية، ضغط الإنجليز على يوسف باشا وهبة لتشكيل الوزارة، ورضخ الباشا لضغوطهم وخالف الإجماع الوطنى، وعليه تطوع الشاب المصرى القبطى عريان يوسف سعد، الطالب بكلية الطب، لاغتيال يوسف باشا باعتبار أن كلاهما من الأقباط، وبذلك يفوت الفرصة على المستعمر الانجليزى لاشعال نيران بين أبناء الأمة إذا قام بالاغتيال أحد المصريين المسلمين، وبالفعل ألقى عريان سعد بقنبلتين على سيارة رئيس الوزراء، وقبض على الشاب الوطنى وحاكمته محكمة عسكرية إنجليزية وعاقبته بالأشغال الشاقة لمدة عشر سنوات، ثم أفرج عنه سعد زغلول عام ١٩٢٤.

وهكذا كانت مرحلة الكفاح من أجل الحرية والاستقلال واحدة من أمجد المراحل فى تاريخ مصر، تجلت فيها الوحدة الوطنية فى أبهى صورها، فبرز فى حزب الوفد مكرم عبيد وويصا واصف وسينوت حنا، وفى خضم إنشقاق عدلى يكن عن سعد زغلول، ذهب عدلى يكن إلى الأنبا كيرلس يطلب تأييده، فرد عليه البطريرك بقوله «يا ابنى أنا أعطيت الخاتم لسعد باشا» فى إشارة إلى أن الكنيسة ذات موقف راسخ، وتأييدها ينظر قبل أى إعتبار للوطن وليس لاتباعها على حساب الوطن.

وفى خضم أحداث ثورة ١٩١٩ شارك القمص مرقس سرجيوس على مع إخوانه من المسلمين فى الخطابة من على منبر الأزهر الشريف منددا بالاستعمار ومناديا بحرية الوطن ومعلناً أنه مصرى أولاً ومصرى ثانياً ومصرى ثالثاً، ومازالت جنبات مسجد ابن طولون تذكر الشيخ الغاياتى والقمص سرجيوس يتناوبان الخطابة من على منبر المسجد، فلما ضاق الانجليز بهما ذرعاً قاموا بنفيهما معاً إلى رفح فى سيناء، ومثل هذه الأمثلة الخالدة على الوحدة الوطنية دفعت إستعمارى بغيض مثل اللورد كرومر أن يكتب: «فى مصر لم أجد فرقاً بين المسلم والمسيحى، سوى أن أحدهم يصلى لله فى المسجد والآخر يصلى لله فى الكنيسة».

النصف الثانى من القرن العشرين

وقد كان الرئيس عبد الناصر يكن إعتزازاً خاصاً للأنبا كيرلس السادس، وكان معروفاً أن البطريرك يستطيع الإلتقاء بالرئيس فى أى وقت، آنذاك كان الأنبا كيرلس يتوق إلى تشييد كاتدرائية فخمة تليق بمكانة الكنيسة القبطية، ومع ضعف الموارد المالية فى تلك الفترة، كان لابد للدولة أن تتدخل وتساند كنيستها الوطنية ... إن إستيعاب الرئيس عبد الناصر ورؤيته وإدراكه كان كاملاً ومحيطاً بمعنى النسيج المصرى الإسلامى القبطى الملتحم، وبدور ومركز الكنيسة الوطنية فى التاريخ المصرى، وموقعها التاريخى العتيد فى مقدمة الكنائس العالمية، فقرر من فوره مساهمة الدولة بمبلغ نصف مليون جنيه، وتم بناء الكاتدرائية وحضر الرئيس عبد الناصر حفل إفتتاحها فى يوم تاريخى مشهود.

ومع تولى قداسة البابا شنودة الثالث كرسى الكنيسة القبطية ظهرت ساطعة الروح الوطنية أثناء زيارته للولايات المتحدة عندما سأله الرئيس كارتر عن رأيه فى الصراع العربى الاسرائيلى، وبأن اليهود هم شعب الله المختار ... فأجابه البابا:

«إن اليهود كانوا يحملون هذا اللقب، حينما كانوا الشعب الوحيد المؤمن بالله وسط عالم وثنى يعبد الأصنام، وحالياً فبعد إنتشار الإيمان بالله فمن غير المعقول أن يختص الله ثلاثة ملايين يهودى، ويترك آلاف الملايين من المؤمنين، ... ولو كانوا كذلك لما كنت أنا وأنت (كارتر) من شعب الله، ... أما عن القدس فلن يحج إليها الأقباط إلا مع إخوانهم المسلمين».

وهكذا كان الشعب المصرى وسيظل بمثابة سبيكة واحدة إتحد عنصريها النفيسين وذاب كلاهما فى الآخر مكوناً الكتلة الإنسانية الحضارية الخالدة للشعب المصرى التى هى المقوم الرئيسى فى صياغة عبقرية مصر.

***

المزايا والإعفاءات الضريبية للشركات المساهمة (٢)

أ/ إسماعيل عنانى - باحث فى النظم الضريبية - زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

عرضنا العدد السابق، لإعفاء شركات الامتياز من الضريبة على استهلاك رأس المال باعتباره أول ميزة تتوافر للشركات المساهمة والتى نصت عليها المادة ١١٩ من القانون ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣. وسوف نستكمل فى هذا العدد المزايا التى تضمنتها المادة ١٢٠ من ذات القانون.

المادة (١٢٠) من القانون

حددت المادة ١٢٠ من القانون ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ أحوال الإعفاء، من الضريبة على أرباح شركات الأموال فيما يلى:

١- إعفاء نسبة من رأس المال المدفوع لشركات المساهمة من الضريبة.
٢- إعفاء الأرباح الناتجة من اندماج الشركات.
٣- إعفاء الأرباح الناتجة من مساهمة الشركات والجهات الخاضعة للضريبة على أرباح شركات الأموال فى تأسيس شركات مساهمة أخرى.
٤- إعفاء الأرباح الموزعة لشركات المساهمة المصرية التى تستثمر أموالها فى الأوراق المالية.
٥- إعفاء الأرباح الناتجة عن مساهمة الشركات والجهات الخاضعة للضريبة على أرباح شركات الأموال فى شركة مساهمة أخرى.
٦- إعفاء العوائد والأرباح التى تنتجها القيم المنقولة الأجنبية التى تلتزم الشركات المصرية للتأمين وإعادة التأمين بإيداعها فى الخارج.
٧- إعفاء بعض ما تنتجه رؤوس الأموال المنقولة المنصوص عليها فى المادة (١١١ مكرراً).
٨- إعفاء أرباح صناديق الاستثمار.
٩- إعفاء أرباح شركات تربية النحل.
١٠- إعفاء أرباح شركات الإستصلاح واستزراع الأراضى.
١- إعفاء أرباح شركات الإنتاج الداجنى وحظائر المواشى وتسمينها وشركات مصايد الأسماك.
١٢- إعفاء أرباح الشركات الصناعية.

وسنعرض فيما يلى شرح حالات الإعفاء سالفة الذكر والتى تضمنتها المادة ١٢٠ من القانون بشىء من التفصيل.

أولاً: إعفاء نسبة من رأس المال المدفوع لشركات المساهمة من الضريبة:
(مادة ١٢٠ بند ١)..

أعفى المشرع مبلغاً يعادل نسبة من رأس المال المدفوع بما لا يزيد على الفائدة التى يقررها البنك المركزى المصرى على الودائع لدى البنوك عن سنة المحاسبة من الضريبة على أرباح شركات الأموال وذلك بشرطين:

١- أن تكون الشركة من شركات المساهمة التابعة للقطاع العام أو الخاص.
٢- أن تكون أوراق الشركة المالية مقيدة فى سوق الأوراق المالية ويكفي لاستحقاق الإعفاء مجرد القيد فى سوق الأوراق المالية طبقاً لصريح نص المادة دون اشتراط وجوب تداول تلك الأوراق.

وفيما يتعلق بتطبيق هذا الإعفاء يلاحظ ما يلى:

١- أن العبرة فى مجال تطبيق الإعفاء هى بسعر الفائدة عن سنة واحدة هى سنة المحاسبة.
٢- أن هذا الإعفاء ينطبق على شركات المساهمة التابعة للقطاع العام أو الخاص.

تعتبر شركة قطاع عام:

(أ) كل شركة يمتلكها شخص عام بمفرده أو يساهم فيها مع غيره من الأشخاص العامة أو مع شركات وبنوك القطاع العام.
(ب) كل شركة يساهم فيها أو يمتلك جزءاً من رأس مالها شخص عام أو أكثر بنسبة لا تقل عن ٥١٪ مع أشخاص خاصة، وتدخل فى هذه النسبة ما تساهم به شركات أو بنوك القطاع العام من حصة فى رأس المال.

لذلك فإنه طبقاً لنص المادة ١٢٠ بند (١) فإنه بالنسبة لشركات القطاع العام يراعى ما يلى:

١- عدم تمتع شركات القطاع العام المملوكة بالكامل للدولة بالإعفاء سالف الذكر تأسيساً على عدم جواز تداول أسهم هذه الشركات فى سوق الأوراق المالية، وبالتالي تخلف شرط من شروط استحقاق الإعفاء ولأن الإعفاء المذكور يدور وجوداً وعدماً مع قيد أسهم الشركات المساهمة فى سوق الأوراق المالية ودون ما تفرقة بين قطاع عام وقطاع خاص.
٢- بالنسبة لشركات القطاع العام التى تملك الدولة جزءاً من رأس مالها ويمتلك القطاع الخاص الجزء الباقى فإن هذه الشركات تتمتع بالإعفاء المشار إليه وذلك فى حدود النسبة التى يساهم بها القطاع الخاص فى رأس مال الشركة وبشرط أن تكون هذه النسبة مقيدة فى سوق الأوراق المالية.

أما بالنسبة لباقى رأس المال المملوك للدولة، فلا يستفيد من الإعفاء لعدم قيده فى سوق الأوراق المالية.

وفى مجال تطبيق حكم هذا البند لابد من التفرقة بين حالات ثلاث لهذا النوع من الشركات.

الأول: حالة الشركات المساهمة الخاضعة لأحكام القانون رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩:

لا يسرى حكم البند (١) من المادة ١٢٠ المشار إليه على الشركات المساهمة الخاضعة لأحكام قانون الاستثمار رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ خلال فترة الإعفاء الضريبى الممنوح لها بمقتضى نص المادة (١١) من القانون حتى لو كانت الشركة مستوفاة لكافة الشروط الواجب توافرها لتطبيق هذا البند ذلك لأن الإعفاء من الضريبة إنما يتطلب (وعاءاً خاضعاً للضريبة).

الثانى: حالة الشركات المساهمة الخاضعة لأحكام قانون الاستثمار رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ وأجرت التوسعات المنصوص عليها فى المادة (١٥) من القانون المذكور وتقدم إقراراتها الضريبية عن جميع أرباحها المحققة:

لا يسرى حكم البند المذكور على مثل هذه الحالات إلا بالنسبة للمشروعات والتوسعات التى إنتهت فترة الإعفاء الضريبى الممنوح لها سواء بمقتضى نص المادة (١١) أو المادة (١٥) من القانون رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ حيث يتم تنسيب الأرباح الخاضعة للضريبة إلى الأرباح الكلية بنسبة رأس المال الخاضع ناتجة إلى رأس المال الكلى المدفوع.

ثم يحتسب مبلغ الإعفاء بما يعادل متوسط سعر الفائدة التى يحددها البنك المركزى المصرى على الودائع لدى البنوك فى سنة المحاسبة من رأس المال المدفوع الخاضع ناتجة بعد إجراء التنسيب المشار إليه.

الثالثة: حالة الشركات المساهمة الخاضعة للقانون رقم ٢٣٠ لسنة ١٩٨٩ وإنتهت مدة إعفائها وكذلك الشركات المساهمة الخاضعة للقانون ١٥٩ لسنة ١٩٨١:

وفى هذه الحالة يسرى حكم بند (١) من المادة ١٢٠ على كامل قيمة رأس المال المدفوع والمقيد بالبورصة.

ثانياً: إعفاء الأرباح الناتجة عن اندماج الشركات:
(مادة ١٢٠ بند ٢)..

«الأرباح الناتجة من اندماج الشركة فى شركة أخرى أو أكثر وذلك طبقاً للشروط المنصوص عليها فى القانون رقم ٢٤٤ لسنة ١٩٦٠ بشأن الإندماج فى شركات المساهمة».

مفهوم البند ٢ من المادة ١٢٠ من القانون:

يعفى من الضريبة على أرباح شركات الأموال الناتجة من اندماج الشركة فى شركة أخرى أو أكثر وذلك طبقاً للشروط المنصوص عليها فى القانون رقم ٢٤٤ لسنة ١٩٦٠ بشأن الإندماج فى الشركات المساهمة الذى حل محله القانون ١٥٩ لسنة ١٩٨١.

والأصل أن الضريبة على أرباح شركاب الأموال تفرض على صافى الربح الناتج من جميع العمليات على اختلاف أنواعها - كنص المادة (١١٤) من القانون وطبقاً لأحكامه - فتدخل فترة التصفية ضمن الفترة التى تسرى عليها الضريبة، فيشمل وعاء الضريبة أرباح التصفية بما فى ذلك الأرباح الرأسمالية أى الأرباح الناتجة من بيع أى أصل من الأصول الرأسمالية عند إنقضائها كنص المادة (١١٧) من القانون. إلا أن المشرع الضريبى رأى استثناء أرباح الإندماج فى شركات المساهمة الناتجة من اندماج الشركة فى شركة أخرى وفقاً للشروط المنصوص عليها فى القانون رقم ٢٤٤ لسنة ١٩٦٠ من الخضوع للضريبة على أرباح شركات الأموال.

وأهم ما يلاحظ على هذا الإعفاء ما يلى:

١- أنه قاصر على حالات الاندماج التى تتم بين الشركات تنفيذاً لأحكام المادة ١٣٠ من القانون ١٥٩ لسنة ١٩٨١ وهى حالات الإندماج فى شركات مساهمة مصرية أو مع هذه الشركات وتكوين شركة مساهمة مصرية جديدة
٢- أن الإعفاء ينصب على الأرباح الناتجة عن إعادة تقييم أصول الشركات المندمجة، وبالتالى فلا يشمل مطلقاً الأرباح الناتجة عن الاستغلال التى حققتها الشركات الراغبة فى الإندماج قبل الإندماج.

ويلاحظ أنه فى حالة إندماج المنشآت الفردية وشركات الأشخاص فى شركات المساهمة فإنه يسرى فى شأنها أحكام الفقرة الثالثة مادة ٢٠ من القانون ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ والتى تقضى بعدم سريان الضريبة الموحدة على إيرادات النشاط التجارى والصناعى علي الأرباح الرأسمالية الناتجة من إعادة تقييم أصول المنشأة الفردية أو شركة الأشخاص عند تقديمها لحصة عينية نظير الإسهام فى رأس مال شركة مساهمة أو عند اندماجها فى شركة مساهمة وذلك بشرط عدم نصرف مقدم الحصة العينية أو صاحب المنشأة أو الشركاء بحسب الأحوال فى الأسهم المقابلة لأنصبتهم مدة خمس سنوات.

ثالثاً: الأرباح الناتجة من مساهمة الشركات والجهات الخاضعة للضريبة على أرباح شركات الأموال فى تأسيس شركات مساهمة أخرى:
(مادة ١٢٠ بند ٢):

أعفى القانون أرباح الأسهم أو الحصص التى تحصل عليها شركات الأموال والجهات المنصوص عليها فى المادة ١١١ من القانون، مقابل ما قدمته عيناً أو نقداً فى تأسيس شركة مساهمة أخرى من الضريبة على أرباح شركات الأموال.

ويشترط لتحقق هذا الإعفاء:

١-أن تساهم إحدى شركات الأموال أو الجهات المنصوص عليها فى المادة ١١١ من القانون رقم ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ فى تأسيس إحدى شركات المساهمة الأخرى، سواء كانت المساهمة عن طريق تقديم حصة عينية أو حصة نقدية فى رأس مال الشركة.
٢- أن تكون الشركة التابعة (المشترك فى تأسيسها) قد دفعت عن أرباحها الضريبة على أرباح شركات الأموال أو معفاة منها.

والحكمة من تقرير هذا الإعفاء هى تشجيع المساهمة فى إنشاء شركات المساهمة التى نلعب دوراً هاماً فى التنمية الاقتصادية للدولة.

رابعاً: الأرباح الموزعة لشركات المساهمة المصرية التى تستثمر اموالها فى الأوراق المالية:
(مادة ١٢٠ بند ٤):

أعفى القانون الأرباح التى توزعها فى كل سنة مالية شركات المساهمة المصرية التى يكون الغرض منها استثمار أموالها فى الأسهم والسندات على اختلاف أنواعها، وذلك بمقدار ما تحصل عليه من إيرادات تلك الأسهم والسندات خلال السنة المالية المذكورة بالشرطين الآتيين:

١- أن تكون هذه الإيرادات قد أديت عنها بالفعل الضريبة النوعية الخاصة بها أو أن تكون معفاة منها بمقتضى القانون.
٢- أن يكون ٩٠٪ على الأقل من رأس مال الشركة بما فى ذلك الاحتياطيات والأموال المجمعة والقروض التى تعقدها مخصصة لتوظيفه فى الأوراق المالية.

والحكمة التى يرمى إليها هذا الإعفاء هى تشجيع الاستثمار فى الأوراق المالية من أسهم وسندات على اختلاف أنواعها، علماً بأن هذا الإعفاء قاصر على شركات المساهمة المصرية دون الأجنبية.

***

وسوف نعرض فى العدد القادم (بمشيئة الله) باقى المزايا والإعفاءات التى نصت عليها المادة ١٢٠ من القانون



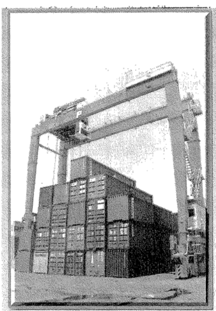
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

فى مقابلة مع السيد اللواء مهندس / فتحى أحمد حسن سرور - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب .. وبسؤال سيادته عن الجديد من أخبار الشركة .. أفاد سيادته بالاتى:

تجهيز محطة الدخيلة بعد إستلام المرحلة الثانية:

أصبح طول رصيف محطة حاويات الدخيلة ١٠٤٠ متر بعد أن كان ٤٨٠ متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالأرصفة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الدخيلة على خريطة نشاط الحاويات على المستوى الإقليمى فى شرق البحر المتوسط .



وقد وصل بالفعل عدد ٢ ونش رصيف عملاق من واحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها فى محطة الدخيلة وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا طاقات جديدة يمكن إستغلالها فى الأنشطة المتعددة لتداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه فى شرق البحر المتوسط .

الاهتمام برفع المهارات والكفاءات والتدريب:

يتطلب إعداد المرحلة الثانية من محطة الدخيلة الإعداد الجيد للعمالة الماهرة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونحن متعاقدون مع معهد تدريب الموانى التابع لاكاديمية النقل البحرى بإمكانياته الضخمة وفى مقدمتها محاكى التدريب الكبير على قيادة الأوناش العملاقة .. وعلى محور آخر فنحن نحاول الإستفادة من العمالة بتدريبها على أنشطة متعددة تمكن العامل من مزاولة أكثر من نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة فى إستخدام وتدوير العمالة وهو ما ينعكس على رفع الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يدعم هدفنا فى أن تكون لدينا القدرة على التغيير المستمر وإعادة توظيف الإمكانيات ومواكبة ظروف السوق .

التخطيط لزيادة الإنتاج:

أوضح اللواء / فتحى سرور أنه رغم وجود نوع من الإنكماش فى الإستيراد إلا أن الشركة قد تعدت الإنتاج المستهدف فقد حققت أكثر من نصف مليون حاوية للعام الثالث على التوالى .

وتسعى الشركة بعد الإنتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الدخيلة إلى زيادة المستهدف فى الإنتاج وتحقيقه بإذن الله وبما يدعم الإقتصاد القومى .

الشركة تحصل على الإصدار الجديد لشهادة الآيزو:

وفى مجال توكيد الجودة فإن الشركة هى أولى شركات الحاويات التى حصلت على شهادة الأيزو ٩٠٠٢ لسنة ١٩٩٤ وقد حصلت الشركة بالفعل فى شهر فبراير من هذا العام على شهادة المواصفة ٩٠٠١ لعام ٢٠٠٠ حيث



اللواء مهندس / فتحى أحمد حسن سرور

أنها تترجم سياسات الشركة إلى أهداف مقاسة وتؤكد على التحسين المستمر فى معدلات الآداء والافصاح عن سياسات العمل للأنشطة المختلفة مما يمكن للشركة من الوصول لاقصى درجات الجودة كما تسعى الشركة فى الوقت الحالى للحصول على شهادة الجودة الخاصة بالسلامة والصحة المهنية رقم OHSAS 18001: ١٩٩٩ فى آخر العام.

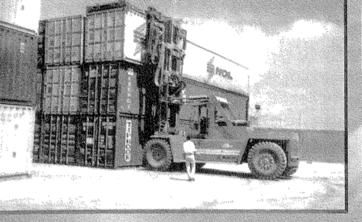
وفى مجال الخدمات الإجتماعية والرياضية فإن الشركة ترعى العاملين ببرامج خدمية متعددة فى المجالات الصحية والإجتماعية .. هذا وقد حقق الرياضيون بالشركة إنجازات كبيرة فى دورى الشركات وعلى مستوى الجمهورية وخاصة فى تنس الطاولة والسلة .

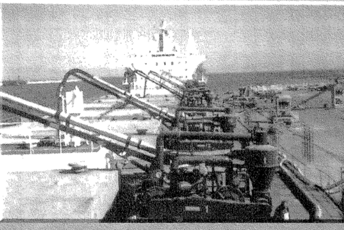


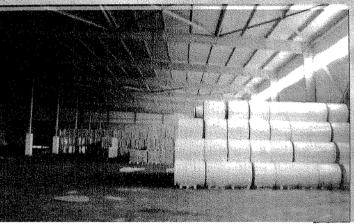
محطة حاويات الاسكندرية
رصيف ٥٤/٤٩ ميناء الاسكندرية صندوق بريد الجمرك / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون : ٤٨٠٤١١١ - ٤٨٨٠٩٢٠ - ٤٨٧٥٠٨٥ - ٤٨٧٧٩٤٩(٠٣)
تلكس 54566 A.C.H.UN فاكس : ٤٨٦٢١٢٤(٠٣)
http:\\aa.aast.egnet\alex

محطة حاويات الدخيلة
رصيف ٩٦ ميناء الدخيلة صندوق بريد الدخيلة / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون : ٣٠٨٢١٦٩/ ٣٠٨٢١٣٥/ ٣٠٨٤٥٨٨/ ٣٠٨١٢٤٩(٠٣)
تلكس : 55472A.C.H-UN فاكس: ٣٠٨٥٠٥٢(٠٣)
e-mail:alexcont@mrcc-aast.edu











نبذة مختصرة عن أنشطة الشركة الحالية

- حصلت الشركة على قرارات السيد المهندس / وزير النقل والمواصلات للعمل فى شحن وتفريغ الحبوب آلياً ،شحن وتفريغ البضائع العامة ، والقيام بنشاط التخزين والمستودعات
- حصلت الشركة على شهادة الأيزو٩٠٠٢

تمتلك الشركة :

١- شفاطات حبوب - معدات تعبئة - لوادر - سيور - معدات مساعدة (صوامع صغيرة ،مولدات ، كمبرسورات)

٢- أوناش تليسكوبية حمولات مختلفة بدءاً من ٥٣ طن وحتى ١٢٠ طن - كلاركات - كالمر حمولة ٣٧ طن

٣- مخازن وساحات داخل ميناء الدخيلة بمساحة ٤٢٠٠٠ م٢ وخارج الميناء بمساحة ٥١٠٠٠ م٢ مغلق منها ٣٠٠٠٠م٢ ذلك لتخزين كافة أنواع البضائع العامة والحاويات

هذا والشركة مستمرة فى تدعيم معداتها من أوناش وكلاركات ومعدات مساعدة للعمل على إنجاز جميع المهام الموكولة إليها من قبل عملائها على أكمل وجه

رئيس مجلس الإدارة
عبد العزيز محمد أحمد عبد العزيز

المركز الرئيسى ٧٨شارع عبد السلام عارف - جليم - الأسكندرية - جمهورية مصر العربية
تليفون : ٥٨٤٠١٦٢ - ٥٨٢٦٠٤٧ - ٥٨٣٩٥٠٠ - فاكس : ٥٨٣٦٧٨٨ - المخازن : أم زغيو ٤٣٠٧٨٠١
e-mail:africa@link.net




ISO 9002

Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司

CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA
& USA EAST COAST



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA

SEAMATES
U.S.A & CANADA

BULCON

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

MEDITERRANEAN & EUROPE




STOLT NIELSEN TANK CONTAINER
EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.



Certificate of Approval
Awarded to
BARWIL EGYTRANS SHIPPING AGENCIES

Bureau Veritas Quality International certify that the Quality Management System of the above supplier has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standards detailed below

QUALITY STANDARDS
ISO 9002:1994

SCOPE OF SUPPLY
PROVISION OF SHIPPING AGENCY SERVICES & RELATED ACTIVITIES

Original approval date: 19/12/2000

Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's Quality Management System, this Certificate is valid for a period of three years from:

19/12/2000

Date: 05/01/2001



008



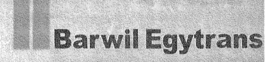
Certificate No: 76816

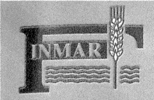
The use of Accreditation Mark indicates accreditation in respect of those activities covered by the accreditation certificate number 008

ALEXANDRIA HEAD OFFICE
STREET
21111
EGYPT

TEL: 20-3-4843510
FAX:20-3-4869555
TLX:55741 BARGY UN

e-mail:barwil.alexandria@barwil.com
website:www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com




INMAR

P&O NEDLLOYD CONTAINER LINE

DIRECT SERVICES FROM EGYPTIAN PORTS

1) TO FAR EAST DIRECT FROM DAMIETTA

SANDRA BLANCA	3078	01.04.03
COLUMBUS NEWZEALAND (ANZ)	3013	05.04.03
NEDLLOYD HONG KONG	3084	09.4.03
CONTSHIP AUSTRAILS (ANZ)	3014	13.04.03
BUNGA PELANGI DUA	3090	15.04.03
PON BOTANY (ANZ)	3015	21.04.03
LUDWIGSHAVEN EXPRESS	3096	21.04.03

CALLING DAMIETTA/SINGAPORE/ HONG KONG/ PUSAN/ KOBE/ YOKOHAMA

2) TO WEST MEDITERRANEAN PORTS

BUNGA PELAMGI DUA	3565	03.04.03
CMA CGM MANET (ANZ)	3504	06.04.03
LUDWIGSHAVEN EXPRESS	3571	10.04.03
NYC PROCYON	3577	17.04.03
MAREET PRWENCE (ANZ)	3506	20.04.03

CALLING DAMIETTA/LA SPEZIA/BARCELONA/FOS

3) TO WEST EUROPE DIRECT FROM PORT SAID

CITY OF EDINBURGH	3511	07.04.03
CONTSHIP CHAMPION	3512	18.04.03
CONTSHIP INNOVATOR	3513	21.04.03
CMA CGM CAPELLA	3514	28.04.03

CALLING PORT SAID / MALTA /THAMES PORT/HAMBURG/ ANTWIRP

4)TO ARABIAN GULF INDIA & PAKISTAN DIRECT FROM PORT SAID

CMA CGM CAPELLA	3012	02.04.03
PON DAMIETTA	3013	11.04.03
SAFMARINE VINSON	3014	13.04.03
SAFMARINE KIMELEY	3015	23.04.03

CALLING PORT SAID / AQABA/JABEL ALI/ NAHVASHEVA / PORT QASEM

5) BEACON EAST AFRICA CONTAINER LINE

A) DAMIETTA EAST BOUND

MSC ADELE	2696	16.04.03
MSC FLORIANA	2697	24.04.03
WEC ROTTERDAM	2698	28.04.03

DAMIETTA/DJIBOUTI/ADEN/DAR ESSALAM/MOMBASA

B) PORT SAID WEST BOUND

WEC ROTTERDAM	3191	02.04.03
MSC ANNA MARIA	3192	17.04.03
CITY OF YORK	3193	22.04.03

PORT SAID/VALENCIA/HAMBURG/ ANTWERP / FELXTOW

For Further Inquiries Please Contact
MR . HOSAM MASAOUD
NAGGAR ANGLO DUTCH CO.
20 PATRICE LUMUMBA STR. 21131 ALEXANDRIA
P.O.Box 622 Tel. : (203) 3906000 - 3921818 - 3938514 Fax.: (203) 3920909



NAVIGATION MARITIME BULGARE

BULCON LINE

ON THE CREST OF A NEW WAVE

Bulcon continent southern Loop service directly to:
LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, HAMBURG, BREMEN ,FELIXSTOWE, ROTTERDAM, ANTWERP, LE HAVRE, HULL, PLUS DUBLIN, CORK, BELFAST VIA HULL PLUS ALL SCANDINAVIAN PORTS VIA FELIXSTOWE

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
ALEKO KONST./97	4-Apr-03
PIONER/171	12-Apr-03
GEO MILEV/103	20-Apr-03
NESSEBAR/38	28-Apr-03

BULCON INTRAMED SOUTHERN LOOP SERVICE DIRECTLY TO:
BEIRUT,VALENCIA,BARCELONA,PIRAEUS, MARSEILLE

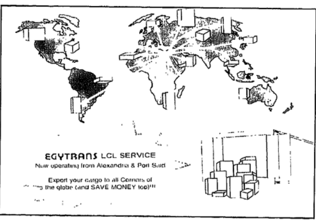
VESSEL	ETA ALEXANDRIA
PELADO/002	2-Apr-03
PELINEO/007	10-Apr-03
PELAT/008	17-Apr-03
PELADO/003	24-Apr-03

WEEKLY SERVICE FM : VARNA AND BOURGAS

FOR MORE INFORMATION PLEASE APPLY TO

BARWIL EGYTRANS SHIPPING AGENCIES SAE
19 PHARANA ST., EL SHALALAT -21111,ALEXANDRIA
Tel : 4843510 - Fax : 4869555
Tlx : 55741

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.



VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
MAERSK LEVANT	52	06/04/2003
NEDERLAND	04	13/04/2003
MSC JADE	28	20/04/2003
DYMPHNA	53	27/04/2003

FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193
Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444

الإستنساخ .. بين الحلال والحرام ..

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

أعيد فتح ملف الاستنساخ ثانية عندما أعلنت العالمة الفرنسية «بريجيت بوسيليه» مدير شركة كلونيد الأمريكية نجاح أول تجربة لاستنساخ طفلة من خلية من خلايا جلد والدتها. وقد أشارت العالمة إلى أن الاستنساخ وسيلة لتحقيق الخلود حيث سيكون فى الإمكان عن طريق خلق مخ مستنسخ صورة طبق الأصل من المخ الأصلى - إمكانية نقل الهوية والشخصية وربما الذاكرة أيضاً من الجسم الأصلى إلى الجسم المستنسخ. ويعتبر ذلك إرساء لأسس تخليد الإنسان. وأكدت بريجيت على أن الاستنساخ ليس أكثر ضرراً من أسلحة الدمار الشامل بل على العكس فإنه سيضمن للبشرية تكاثر ها فى حالة تعرض الإنسانية لصراعات تهدد بالفناء..

لقد سبق أن شغلت قضية الاستنساخ الرأى العام العالمى على المستوى العلمى والأخلاقى مما دعا معظم دول العالم إلى اتخاذ موقف المعارضة من أعمال الاستنساخ البشرى، بل وتجريمه للإعتبارات الأخلاقية والدينية والاجتماعية التى تقف حجر عثرة فى سبيله. ونادى الكثير من رجال الدين والسياسة بإدانة الاستنساخ الآدمى، بل وطالب العديد منهم بوضع تشريع يحرم على العلماء محاولة استنساخ الإنسان .. وكانت أمريكا من أوائل الدول التى حرمت الاستنساخ البشرى تحريماً قاطعاً وجاءت بعدها فرنسا وأسبانيا وألمانيا. كما أن حوالى ٣٠ دولة تقريباً سنت تشريعات تحرم الاستنساخ .. لقد أصاب علماء الدين وأساتذة العلوم الاجتماعية الهلع بعد نجاح عملية بريجيت بواسيليه الأخيرة بجانب التقدم الهائل الذى أحرزته البحوث المعملية فى هذا المجال، وسارعوا بطلب إصدار القوانين والتشريعات التى تنظم التجارب المعملية على الكائنات البشرية، ووضع الضوابط لحماية الإنسان، وكان لتحذيرات رؤساء الدول وعلى رأسهم بوش وشيراك - بعد استنساخ الطفلة «حواء» صداً كبيراً حيث طالب بإدانة عالمية للاستنساخ بغرض الإنجاب، واعتباره ممارسة إجرامية لا يمكن التعامل معها إذا ما اتخذت من الأطفال سلعة يمكن الحصول عليها بسهولة من مراكز التجارب، ولكن بالرغم من ذلك فقد أحرزت البحوث العلمية التى أجريت حتى الآن فى حقل الهندسة الوراثية تقدماً كبيراً لدرجة تأكد العلماء من أن تؤدى نتائج هذه البحوث إلى تغير شكل الحياة خاصة بعد تجاوز ها الحدود الأخلاقية.

تاريخ الاستنساخ

كانت البداية عام ١٩٥٢ عندما قام العالمان «روبرت برجيس» و «توماس كنج» بتجاربهما على الضفادع حتى تمكنا من استنساخ ضفدعة، ثم توالت المحاولات الناجحة مع الفئران حتى وصلت التجارب إلى استنساخ الأبقار والخنازير والقطط.

النعجة دوللى: فى ٢٧ فبراير ١٩٩٧ تمكن البروفيسور «ايان ويلموت» الباحث البريطانى بمعهد روزالين باسكتلندا بمساعدة زميله الباحث «كيت كامبل» من الوصول إلى انجاز علمى غير مسبوق فى التاريخ باستنساخ النعجة «دوللى» من مثيلتها «روزى» وذلك عن طريق أخذ خلية من ضرع نعجة بالغة وادخالها بفعل نبضة كهربائية فى بويضة نعجة أخرى مفرغة من نواتها، وذلك بعد استعادة تلك الخلية الجسدية البالغة لنشاطها الجينى الأول، ثم تم وضع تلك البويضة بعد ملئها فى رحم نعجة ثالثة لمدة ١٥٠ يوماً لتولد بعدها النعجة «دوللى» كنسخة طبق الأصل من «روزى». وفى شهر فبراير الماضى أعلن باحثون فى معهد روزالين عن إصابة النعجة «دوللى» بمرض رئوى مستفحل وبدانة مفرطة وشيخوخة مبكرة مما اضطرهم إلى حقنها بمادة قاتلة قضت عليها.

وبالنسبة للتجارب التى أجريت على الأبقار والخنازير والفئران والأغنام بعد استنساخ «دوللى» ويصل عددها إلى حوالى ٢٨٠ تجربة فقد فشلت بنسبة ٩٧٪.

وفى ديسمبر عام ١٩٩٨ قامت مجموعة من الأطباء فى جامعة «كيونجى» فى كوريا الجنوبية باستنساخ مريضة لديهم - إلا أنهم سرعان ما دمروا الجنين فى ساعات تكوينه الأولى بعدما قامت مظاهرات تناهض هذه المحاولة.

وفى نهاية عام ١٩٩٩ قامت مجموعة من العلماء بدمج خلية بشرية فى بويضة بقرة منزوعة النواة، وقد تكاثرت بعد ذلك خلايا الجنين حتى وصل عددها إلى حوالى ٤٠٠ خلية مما يعنى أن الجنين الناتج عن هذه التجربة يحتوى على مادة وراثية خليطة بين الإنسان والأبقار.

الصين دولة الهندسة الوراثية

لقد أكد الخبراء أن الصين ستصبح أقوى دولة فى مجال الهندسة الوراثية، وذلك بسبب انعدام الاعتراضات الأخلاقية وبالتالى جذب أكبر علماء البيوتكنولوجى لإجراء الأبحاث التى قد تكون محظورة فى دول أخرى، وقد سبق أن دافع «تشن زانجلينج» نائب رئيس جامعة بكين عن موقف حكومة الصين المؤيد لمثل هذه التجارب.

ويوجد فى الصين معامل كثيرة يقبل عليها بعض الأشخاص ليكونوا فئران تجارب، ولازال الغموض يحيط بتجارب الاستنساخ فى الصين حيث تجرى فرق عملية تجارب على استنساخ البشر، وقد سبق أن أعلن «داريل ماسير» مدير وحدة علوم الأجنة الدولية باليابان أن ما يخشاه هو أن تقوم المعامل الضخمة فى المناطق النائية بالصين باستنساخ أشخاص أقوى وأذكى وأسرع لتجنيدهم فى الجيش واستخدامهم فى المصانع والمحاجر.

وبالرغم من وجود عدد من الوكالات والمنظمات المحلية والدولية مهمتها الرقابة إلا أنه من المتوقع خلال العشر سنوات المقبلة قيام مؤسسات سرية ومنظمات متعددة الجنسيات بإدارة معامل يصعب السيطرة عليها.

الاستنساخ غير مضمون العواقب

أعلن العلماء أن الاستنساخ البشرى لا يمكن الاعتماد عليه لأنه غير مضمون، وقد تأكد ذلك بعد دراسة الحيوانات التى تم استنساخها والتأكد من أن العلم لا يستطيع التحكم فى ظهور بعض الجنيات المتنحية المصابة بخلل، وأنه إذا نجت الحيوانات المستنسخة من الموت فإنها تصاب بأمراض فى فترات المراهقة مما يعرضها للموت المبكر، ويتوقع فريق علمى أن أول ١٠٠ عملية استنساخ بشرى سوف تتعرض كلها تقريباً للإجهاض فوراً بسبب مشاكل جينية وجسمانية مما يعرض حياة الأم للخطر، وأن العدد الضئيل الذى سينجو من هذا المصير سينتج عنه أجنة مصابة بمشيمة متضخمة وكبد مشبع بالدهون علاوة على ضخامة الأجسام بدرجة كبيرة، ومن المحتمل أن يموت الطفل المستنسخ فى أسبوعه الأول أو الثانى على الأكثر بسبب مشاكل فى القلب أو الأوعية الدموية والرئة غير مكتملة النمو ومرض السكر أو نقص المناعة ..

التصدى للاستنساخ

لقد اختلفت الآراء حول قضية الاستنساخ خاصة بعدما تجاهل الكثير من العلماء الأخلاقيات والقيم الإنسانية مما دعا المهتمين بالتصدى لهذه القضية:

* اعترض الدكتور رودولف جينك أحد رواد الاستنساخ بشدة على استنساخ البشر باعتباره جريمة بكل المقاييس خاصة بعدما حدثت مشاكل خطيرة أثناء عمليات استنساخ فى السلالات الخمس من الثدييات.

* سبق أن أدان بابا الفاتيكان استنساخ الأجنة البشرية، ودعا العلماء إلى احترام



كرامة الإنسان، وحذر من تجارب الاستنساخ حتى ولو كانت بغرض الحصول على أعضاء جديدة تستخدم فى عمليات زرع الأعضاء للمرضى.

* أكدت الندوة العلمية التى عقدت بجامعة الأزهر أن الإسلام لا يعترف بالإنجاب إلا عن طريق واحد وهو الزواج الصحيح، وطالبت الدول والحكومات والمنظمات العالمية بمنع جميع أشكال العبث بالإنسان.

* أعلن المونسنيور مورى كوزولى رئيس لجنة الأخلاق البيولوجية الفاتيكان أن الاستنساخ عمل غير أخلاقى، ويجب أن يولد كل طفل بخصائصه الوراثية المنفردة، ويجب ألا يكون الفعل نسخة مطابقة من أى أحد لآخر.

* وصف الدكتور أحمد مستجير أستاذ علم الوراثة بالأزهر استنساخ البشر بالقبح وطالب بإصدار قانون دولى لتحريمه.

* حذر الدكتور اسماعيل الدفتار أحد رجال الدين الإسلامى وعضو مجلس الشورى المصرى من التدخل لتغيير خلق الله واستنساخ إنسان كامل.

* عارض غالبية مجلس العلماء المتخصصين الذى شكلته شركة تكنولوجيا الخلية تقنية الحصول على الأعضاء المكونة للاستنساخ واستخدامها كقطع غيار بشرية بديلة.

* اعتبر المفكرون الفرنسيون بعد اكتشاف الخريطة الجينية للإنسان أن عملية استنساخ الإنسان مسألة لا أخلاقية بل وخطيرة بالنسبة للشخص المستنسخ لأنه سيظل حبيساً فى جسد المستنسخ منه.

* يرى العلماء أن العبث بالجينات الوراثية بواسطة الذبذبات الكهربائية أو الكيميائية داخل الخلية يعتبر تعدياً على النمط الطبيعى ومحاولة لتبديل الخطة الطبيعية التى وضعها الله لعباده، وقد يؤدى ذلك إلى إنتاج أجيال مشوهة.

آراء العلماء والخبراء

* إن الخبراء من أنصار الاستنساخ يعتبرون الاستنساخ البشرى أعظم إنجاز علمى فى تاريخ البشرية وأمل البشرية فى توفير الأمن الغذائى عن طريق توفير اللحوم والألبان من ماشية مستنسخة، ودعم المزارع بحيوانات مستنسخة ذات صفات وراثية فائقة من حيث إنتاج اللحم واللبن مما سيحدث انقلاباً فى صناعة اللحوم والألبان.

* يرى العلماء أن من الضرورى الاستعانة بالاستنساخ لمواجهة حالات العقم أو لإحلال أعضاء مستنسخة محل أعضاء تالفة فى حالات يتعذر معها توفير العلاج لهذه الأعضاء بغير هذا الأسلوب.

* حاول بعض العلماء إقناع لجنة تحقيق تابعة لأكاديمية العلوم الوطنية الأمريكية بأن استخدام الاستنساخ لمساعدة الأزواج غير المنجبين على إنجاب الأطفال هو أسلوب عملى معقول أخلاقياً، وأن الاستنساخ سيصبح مقبولاً تماماً كإنتاج أطفال الأنابيب.

* يرى العلماء أنه سيكون من السهل تحويل خلايا نخاعية إلى خلايا كبدية مما سيكون له أكبر الأثر فى المستقبل لإيجاد طريقة تستبدل بها عمليات زرع الأعضاء التى تتعرض لمشاكل رفض الجسم وعمليات زرع الخلايا المتعلق عليها الآمال لعلاج الكثير من الأمراض الميئوس من علاجها الآن كأمراض الشلل الرعاش وسرطان الدم وهندسة تصميم الأطفال بصفات وراثية خاصة ومحدودة حسب الطلب.

كلمة أخيرة

إن الاستنساخ يعتبر عاملاً أساسياً لإرباك العلاقات الاجتماعية فى المجتمع، حيث تنشأ علاقات تبدو وكأنها تحمل صفات الزنا، بجانب التلاعب بالصفات الوراثية للبشر، لأن اعتماد النساء على الاستنساخ باستخدام خلاياهن فقط دون ماء الذكر وبعيداً عن التزاوج الجنسى قد يؤدى إلى الاستغناء عن الرجال بجانب حمل الطفل المستنسخ الصفات الوراثية لأمه دونما حاجة لأن يكون له أب .. والأسئلة التى تفرض نفسها فى هذا المجال كثيرة ومنها:

★ هل تقبل ثقافتنا الشرقية وديننا الحنيف أن يأتى مولود للوجود دون علاقة زوجية شرعية؟.

★ هل يمكن تعويض أسرة لا تنجب بأن تحمل الزوجة من خلية هى صورة منها وليست من زوجها؟..

★ إذا حصل رجل وزوجته على طفل وطفلة بالاستنساخ فهل يحق للطفلين التزاوج معاً لو اختلفا فى الرضاع؟..

إن الإسلام ليس ضد العلم ولكنه مع البحث العلمى حتى كان الاستنساخ للأعضاء لمصلحة الإنسان، ولا يترتب عليه آثار ضارة أو سلبية من الناحية الدينية والأخلاقية والاجتماعية والنفسية، وقد يكون الاستنساخ أحد ركائز طب المستقبل حتى استخدم فى الأغراض العلاجية وليس الإنجابية.

ولذا فإن الأمر يتطلب إعلان ميثاق أخلاقى عالمى للحد من اقتراب معامل الأبحاث فى جميع أنحاء العالم من الحدود البشرية المحرمة، وعدم مواصلة الاستنساخ الجسدى لسلالة الإنسان.

شهر زاد تودع يومها الأخير

بقلم/ أيمن الجبالى



ولما كانت الليلة الأخيرة. من ليالى الف ليلة وليلة. جلست شهر زاد وقد أرقها السهاد. من ذلك الملك الذى طغى فى البلاد. فأكثر فيها الفساد. ونسا قول رب العباد. إن ربك لبالمرصاد. وبعد أن خلع عنه حلته. ومازال غارقاً فى غفلته. أطلقت شهر زاد لنفسها العنان فى سرد أحداث الزمان والمكان.

بلغنى أيها الملك السعيد. ذو الرأى الرشيد. أن الملك الضليل. ليس بالرجل الهزيل. الذى يخشى القال والقيل. إذا أراد ينحنى أمامه المستحيل وإذا توعد همَّ بالتنديد والتنكيل. ولم لا وهو من سلالة الملوك. فلم يكن أبوه لصاً ولا صعلوك. ولما كان هذا الملك شديد المراس. أحس بأنه غير كل الناس. فإذا أراد أحد الملوك أن ينازله. حمل راية الموت على كاهله. وتسبب فى فناء شعبه من أوله إلى آخره. ولن يجد من الملوك من يواليه أو يناصره. وظن الملك أن بلاده بمنأى عن أيد العابثين. فكل الملوك والأمراء بالولاء له تدين. وفى إحدى الليالى العابرة. حلقت فوق مدينة الملك طائرة. فحطمت أعلى مبانيها الباهرة.

وذاقت رعيته ألوان العذاب. ورأوا الموت بين طيات الجواب وحمل هو الظلم على كاهله. فأبعد يديه عن فتح رسائله. فالظلم للظالم مدركه وطائله. وتحدث الملك للعالم وقر. وعين دولاً أسماها محور الشر. وتحرك جيشه كراً وفر. وأطلق الملك بالشرور قذائفه. علَّه يبدد بالليل مخاوفه. ومن تصدى له مهلكه ومنسفه ودخل بجيشه إحدى البلاد. وتفنن فى رسمها وأجاد. وحمل بالغدر هذى الملامه. لبن لادن وأول الأسم أسامه. ودارت رحى الحرب حتى النهاية وكان خرامها للناس آيه. فى البأس شديد. كان ملك لبلاد عربيه. صبت الأحزان ألحاناً شجيه. فرواه الدمع فى عين أبيه. أبلى الزمان فى صنع هزائمه وأطلق الدهر فيه شتائمه. وما كان شعبه معاديه ولائمه. وأغتر الملك الضليل وثار. وأمام الناس ألح وأشار. للملك المهزوم كبراً واغترار. وكان للملك الضليل عاده. يعشق الكذب غراماً وعباده. شهد بالباطل والزور شهاده. أن للعربى مخزون إباده.

ونشر الحاملات كأسراب الحمام. منشآت فى البحر كالأعلام تجهر بالقوة فى غير إكتتام. تصنع بالمكر رداءً وثام. وتظاهرت الوفود مع الرعايا. فكشفوا بعزمهم خبث النوايا. وبدأت الملوك تمل وتسأم. أأسد يقاتل قطاً معدم. وهذا فى العذاب وذاك منعم. ونزلت بالعروبه روح همه. فعقدوا مجلساً أسموه قمه. وفيه قد خطب الأمين وعبَّرا. أن أرض الشرق ليست معْبرا. وكفى بالتاريخ للناس هاد ومنذرا.

واستشره الملك الضليل فى مساعيها. فمن يزرع ثمار الشوك يجنيها. والحرب غير الكف، تفقد معانيها. وهنا أدرك شهر زاد الصباح فسكتت عن الكلام المباح.

ما إخترتش

عصام غالى

التاريخ

خليك واقف مكانك — وإرضى بهمك هوانك !!
وأشرب بإيدين زمانك — حزنك مخلوق عشانك !!
بتدارى إديك دموعك — ح تدارى بإيه آلامك !!

خليك واقف مكانك — وإرضى بهمك هوانك !!
بتدارى إديك دموعك — ح تدارى بإيه آلامك !!

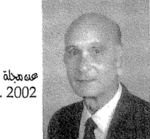
وخدك قدرك بإيدك — وداك لعيون حبيبك !!
ما إخترتش ليه نصيبك — علشان كان فوق جبينك !!
ومشيت على شوك ونار — وشربت سنين مرار !!

خليك واقف مكانك — وإرضى بهمك هوانك !!
بتدارى إديك دموعك — ح تدارى بإيه آلامك !!

خدوك لهواك مشيت مخدوع — غرقت يا عين فى بحر دموع !!
وبسأل نفسى ليه هوتنى — سقتنى مرار وذلتنى !!
فى لحظة تقولى حبتنى — ولحظة تقولى ملتنى !!

خليك واقف مكانك — وإرضى بهمك هوانك !!
بتدارى إديك دموعك — ح تدارى بإيه آلامك ؟!!

إنجازات منظمة BIMCO ٢٠٠٢ في قضايا النقل البحرى العالمى



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل
عضو منظمة بيمكو

عن مجلة
BIMCO BULLETIN AUG. 2002

يُعتبر النقل البحرى من أفضل الأعمال فى العالم. والذين يعملون فى هذه الصناعة راضون بأنهم جزء من ثورة النقل التى غيّرت شكل التجارة الدولية فى النصف الثانى من القرن الماضى دون مبالغة.

وإنه لشىء نفخر به كلّما رأينا إنتاجية وكفاءة السفن الحديثة وهى تنقل البضائع بين الدول لفائدة معظم المخلوقات على سطح كوكب الأرض. ولعل أحد الأمثلة على هذا هو صناعة الخطوط الملاحية LINER INDUSTRY . فحتى الستينات كان شحن وتفريغ السفن بالبضائع المعبأة فى صناديق وبراميل وأجولة عملية بطيئة ومكلّفة بعض الشىء. ومع إدخال تقنية الحاويات أصبح فى الإمكان نقل الكثير من البضائع الإستهلاكية المعروفة من قارة إلى أخرى بسرعة وتوقيت وتكلفة معقولة. وقد تم هذا برؤية وحماس وعمل شاق من الأفراد والشركات العاملين فى هذه الصناعة، وهم مستعدون للمخاطرة والإستثمار فى صناعة الحاويات ذات التقنية العالية والتى تتطلّب أموالاً كثيرة.

وصناعة النقل البحرى تمثل الشرايين التى تتدفق خلالها التجارة العالمية. ويحتاج الأمر توضيح ذلك لهؤلاء الذين يعتبرون أن عملها أمر عادي ومسلّم به. ويجب أن نكون إيجابيين نحو صناعة النقل البحرى بالرغم من المشاكل والحوادث التى تهاجمها من كل جانب. فهناك أشياء كثيرة جيدة فى الصناعة وتقدم فى التقنية وكفاءة فى العمل وتقدّم فى توفير السلامة والمحافظة على البيئة، كما أن هناك أسباب قليلة سلبية.

فخلال عام الإختبارات عام ٢٠٠٢ واجهت BIMCO عدة مشاكل خطيرة تصدّى لها أعضاء المنظمة من ذوى الخبرات العظيمة سواء من خلال إشتراكهم فى اللجان الفنية المختلفة أو اللجان الفرعية أو بتقديم خبراتهم الفردية فى قضايا معيّنة.

ومهما كانت المنظمة تخطط بحذر وتضع إستراتيجيات، فإن تداخل الأبحاث هى التى تُملى عليها سياساتها. فقد بدأت عام ٢٠٠٢ بعد الأحداث الإرهابية فى ١١ سبتمبر ٢٠٠١ وأصبح العمل الإضطرارى طول العام هو مواجهة قضايا الأمن على الجبهة البحرية. فقد إمتد ظل الإرهاب إلى الجزيرة الجميلة BALI، والهجوم على الناقلة العملاقة VLCC LIMBUAG وهى فى بحر العرب بالقرب من سواحل اليمن. وهذا الحادث الأخير أثار الكثير من المخاوف من أن النقل البحرى شديد التعرّض لهذه الأخطار الجديدة.

كما أن الإقتصاد العالمى المترنّح أيضاً قد أثّر فى تفكير المنظمة طوال عام ٢٠٠٢ بإعتبار أن النقل البحرى مطلب مُلحّ وخدمة فائقة تتأثر بالإقتصاد العالمى. فهناك قيمة وأهمية لتوقيتات دورات السفن حول العالم. ويصعب أحياناً السير بإيجابية مع الأحداث السلبية مثل الإضراب عن العمل الذى قام به عمّال الشحن والتفريغ فى موانى غرب الولايات المتحدة الأمريكية، والذى أظهر - بدون شك - إعتماد الشعب الأمريكى كليّةً على البضائع التى تنقلها سفن الحاويات والسفن بصفة عامة فى سلسلة الإمداد التى تدعّم الحياة فى الدول المتقدمة فى القرن الواحد وعشرين.

كما سادت مشاعر الغضب والإنتقاد حول حادث غرق الناقلة PRESTIGE فى الأطلنطى قبالة سواحل أسبانيا بينما شوّهت الزيوت المتسرّبة منها شواطىء أسبانيا السياحية الجميلة. ولا يسعنا إلا أن نتعاطف مع المتضرّرين من الحادث متعهّدين بأننا سنتعلّم من مثل هذه الحوادث، بينما نتعرف بأن أى تلويث بالزيوت هو شىء مؤسف ولكنه ظاهرة مؤقتة وليست مستديمة، كما نحيّ فرق الإنقاذ الأسبانية لإنقاذها جميع أفراد طاقم الناقلة. وعزاؤنا هو أن التحليلات تدل على أن هناك تقدم فى تحليل حوادث تلويث البحار فى السنوات الماضية عما كانت عليه منذ ٢٠ عاماً.

إن BIMCO منظمة تتكون من أناس عمليين عارفين بأعمالهم، وتعلم أن الحوادث تقع أحياناً فى البيئة القاسية التى تعمل فيها السفن، ولكن فى نفس الوقت نتحد أبحاث المنظمة لتحسين تطلّعاتها فى النوعية والسلامة وتصرّ على تأكيد إزالة السفن المتدنية المستوى من العمل، فنسبة ضئيلة من السفن هى التى تشوّه صورة الصناعة. وتجاه الفئة من المنتقدين - التى تُركّز على العنصر المتدنى ونشاطاته، والتى تجهل ميكانيكية العمل البحرى - فإن المنظمة تحاول تصحيح الصورة لهم وتأكيد أن الصناعة سليمة وتلتزم بالقواعد الدولية.

كذلك تقوم المنظمة بمساعدة أعضائها بكل الوسائل فى عالم متغيّر، وتسعى أن تكون قادرة على تقديم المساعدة فى القضايا المتعددة التى تواجه أعضاءها وتقديم الحلول لهم بسرعة وكفاءة، والتنبؤ بالمشاكل المحتملة بفضل ما يقدّمه الأعضاء من حلول وأفكار.

قضايا الأمن

منذ الحوادث المؤلمة لأعمال الإرهاب الدولى والجهود المضنية لمواجهتها، أصبح جلياً أن هناك حاجة للعمل على طول سلسلة العمل البحرى. فالسفن والطواقم التى تعمل عليها والموانى التى تزورها والشحنات التى تحملها كلُّها تؤثر على أمن النقل البحرى.

وبالرغم من أن معظم ضحايا حوادث ١١ سبتمبر من الأمريكيين إلا أن معظم مبادرات الأمن لم تبدأ من الولايات المتحدة الأمريكية، بل ركّزت أجهزة الأمن فى الولايات المتحدة على السفن التى قد تؤوى الإرهاب أو تكون ضحية له أو وسيلة لنقل الأسلحة الإرهابية إليها.

وفى مناقشات منظمة BIMCO مع الرسميين الأمريكيين على أعلى مستوى قدّر هؤلاء المسئولون وجهة نظر المنظمة بأنه يلزم المحافظة على التوازن بين تسهيل حركة التجارة العالمية وبين الحاجة إلى تحجيم ومنع النشاطات الإرهابية. فالولايات المتحدة الأمريكية أكبر دولة تجارية فى العالم، ويجب عليها أن تفهم ذلك، ولكنهم مصرّون على توسيع إجراءاتهم الأمنية حتى داخل الدول التى يبدأ منها شحن البضائع إليها. وهذا الوضع له أثر بالغ علينا جميعاً. فنحن - مجتمع النقل البحرى العالمى - ومن خبراتنا الطويلة وعلمنا بعدم كفاءة أمن الموانى فى العالم أمكننا التشديد على أهمية هذا الأمر وعلى ضرورة الحاجة إلى تقوية أمن الموانى وجعل طواقم الأمن بها أكثر احترافاً ومعرفة بواجباتهم كما حاولنا تأكيد حقيقة أن السفينة ومن عليها تحتاج إلى الحماية ولا يجب إعتبارها مصدر تهديد.

ومن خلال خبراتنا فى مجال أمن السفن فى مواجهة أعمال القرصنة والسطو المسلح والتهريب، فإننا قادرون على مواجهة قضية الأمن هذه. وقد نقلنا رسالة للمسئولين الحكوميين فى واشنطن بأننا نفهم ضرورة زيادة الإجراءات الأمنية ولكن من الضرورى أيضاً أن تُطبق هذه الإجراءات الزائدة بطرق لا تُعطّل حركة التجارة الدولية ومن ثم النقل البحرى العالمى. وعليه فقد عرضنا على هؤلاء المسئولين إستعدادنا لإيجاد حلول عملية تصلح للغرضين.

ففى سنة ١٩٨٩ تم التوقيع على إتفاقية مبادرة الناقلين فى البحر(*) SCIA بين منظمة BIMCO - بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحرى الدولى - وبين سلطات الجمارك الأمريكية، وكانت هذه الاتفاقية لمواجهة الغرامات والجزاءات الشديدة التى كانت تفرضها سلطات الجمارك الأمريكية على السفن التجارية عندما كانت تكتشف وجود مخدرات عليها بنوع الخطأ وبدون علم ملاكها. ومنذ توقيع الإتفاقية كانت سلطات الجمارك الأمريكية تتسلم إخطارات مسبقة من طواقم السفن المتجهة إلى الموانى الأمريكية عند الشك فى شحنة يتم شحنها على سفنهم فى الموانى الأخرى من العالم، مما مكّن السلطات من ضبط كميات كبيرة من المخدرات المحظورة. وهذا يدل على أن الطواقم هى أنسب مصدر للمعلومات وللإبلاغ عن أى نشاطات مشكوك بصلتها بالنشاطات الإجرامية أو الإرهابية. وعليه يجب النظر إلى الطاقم على أنه مصدر ثقة وليس مصدر تهديد.

ثم كان هناك لقاء مع المسئولين الأمريكيين فى إدارة الهجرة حول تأشيرات دخول البحارة للولايات المتحدة الأمريكية، وأوضحت المنظمة ضرورة السماح للبحارة القادمين على سفن إلى الموانى الأمريكية ومنحهم تأشيرة نزول إلى البر SHORE LEAVE PASS. وكانت المنظمة تتكلم فى هذا الشأن بلسان المنظمات الدولية للنقل البحرى مثل ICS غرفة الملاحة الدولية والإتحاد الدولى لملاك الناقلات INTERTANKO والإتحاد الدولى لملاك سفن البضائع INTERCARGO.

وطالبت المنظمة أن يُطبق الحظر على تصاريح النزول إلى البحر فى حالة وجود تهديد حقيقى فقط. فإن إبقاء البحارة على ظهر سفنهم إجراء غير عادل وخاصة وأن الحظر على تأشيرات نزول البحارة للبر كان يُطبّق عشوائياً وبدون تمييز على جميع السفن. وطالبت المنظمة تأجيل هذا الحظر حتى يتم وضع نظام مقبول يأخذ فى الإعتبار حقوق البحارة وظروف عملهم.

أما فى اللقاء مع المسئولين الأمريكيين عن سلطات الجمارك، فقد ناقشت المنظمة مبادرة أمن الحاويات CSI CONTAINER SAFETY INITIATIVE والتى تهتم بتحليل المخاطر فى الدول التى يتم شحن الحاويات منها. وإعتبرت المنظمة أن قاعدة إخطار سلطات الجمارك الأمريكية بمحتويات الحاويات قبل شحنها بـ ٢٤ ساعة والمعروفة بـ 24 HRS RULE غير واقعية، بإعتبار أن قدرة سلطات الجمارك الأمريكية على مراجعة محتويات جميع الحاويات المتجهة إلى الموانى الأمريكية وإرسال الإذن بشحنها إلى الشاحنين حول العالم فى ظرف الـ ٢٤ ساعة أمر مشكوك فيه. كما أن قاعدة الـ ٢٤ ساعة غير عملية فى شكلها الحالى فى حالة شحن البضائع الصب الجافة.

أما مبادرة الشراكة بين الجمارك والتجارة ضد الإرهاب(**) C-T PAT والتى تهدف إلى إيجاد علاقة تعاونية لتقويّة سلسلة الإمداد وأمن الحدود بإعتبار أن سلطات الجمارك يمكنها تحقيق أفضل مستوى للأمن من خلال تعاونها مع شركائها التّجار، فإن المنظمة رأت أن قواعد هذه المبادرة موجودة فى إتفاقية

مبادرة الناقلين فى البحر SCIA(*) وفى برنامج التعاون العملى لمنع التهريب BASC(***).

وعند مقارنة مبادرة C-TPAT مع الإجراءات الأمنية الأخرى مثل إتفاقية SCIA ومع الخطوط الإرشادية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية IMO - والخاصة بمنع تهريب المخدرات والقرصنة والسطو المسلح ضد السفن - وكذا التعديلات المُقترح إدخالها على المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SOLAS تجد المنظمة أن ملاك السفن التجارية الموقّعين على إتفاق SCIA لن يجدوا صعوبة فى الإلتزام بشروط مبادرة C-T PAT. وعليه وافقت سلطات الجمارك الأمريكية على أن يكون الأساس فى التعامل هو إتفاقية SCIA التى تحتوى على شروط مبادرة C-T PAT بدلاً من التعامل ببرنامجين للأمن فى وقت واحد.

من ناحية أخرى، فإن هناك إجماع فى صناعة النقل البحرى على ضرورة إستخراج بطاقات هويّة خاصة بالبحارة ID. وتقوم حالياً المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO بجهود كبيرة لتحقيق هذا الهدف. وقد أكّدت منظمة BIMCO على أهمية قبول أمريكا للمستويات التى تقررها منظمة العمل الدولية والتى بموجبها يمكن أن تكون بطاقة الهوية للبحارة مستنداً حقيقياً مقبولاً دوليا.

إلا أن منظمة BIMCO أوضحت رأيها فى أن بطاقة هويه البحارة يجب أن تنفّذ أيضاً على العاملين والمسئولين فى الموانى. إذ أن هذا سيساعد ربان السفينة فى التعرّف على ما إذا كان الشخص الذى يصعد على سفينته مسئول أو موظف أو عامل فى الميناء أو إذا كان شخص يحاول التسلل للسفينة لمزاولة نشاطات إجرامية أو إرهابية كما أن منظمة BIMCO أبدت اهتماماً ببعض الموانى ومحطات الشحن والتفريغ فى الولايات المتحدة الأمريكية التى تصر على وضع حرّاس خصوصيين للأمن على السفن الزائرة وعلى حساب ملاك تلك السفن. وأنه لشىء مؤسف ومُحزن أن فى هذه الأيام تزيد تكاليف هؤلاء الحرّاس الأمريكيين على إيرادات السفينة اليومية. وتعلّل الولايات المتحدة وضع الحرّاس المسلحين على سفن معيّنة بأنه لمنع أعمال إرهابية مُحتملة. إلا أن وجهة نظر المنظمة هى أن تكلفة هذه الحراسات يجب أن يتحملها الجانب المستفيد منها. كما أوضحت المنظمة أن حرّاس الأمن يجب أن يكونوا من الكوادر المدرّبة مثل خفر السواحل وليس من الكوادر الخاصة الذين يفقدون الخبرة والمعرفة بالتصرف السليم فى السفن الحديثة ذات التقنية العالية التى تحمل شحنات قابلة للإشتعال. وقد وضعت المنظمة البنود التى تتصل بالمسئولية عن تكاليف وضع هذه الحراسة فى الموانى الأمريكية.

وبصفة عامة تبنّى منظمة BIMCO الموقف الذى يهدف إلى إيجاد توازن بين مطالب زيادة إجراءات الأمن وبين الحاجة إلى المحافظة على حرّية إنسياب التجارة. وهذا سيظهر تأثيره فى التعديلات المقترحة على المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SOLAS الفصل ١١، وبالتالى تكون المبادرات والحلول دولية بدلاً من أن تكون فرديّة أو إقليمية.

القضايا الفنية والتنظيمية

شهد عام ٢٠٠٢ إنشاء اللجنة الفنية من أعضاء المنظمة ومن الخبراء، من هيئات تصنيف السفن وشركات بناء السفن لتقديم النُصح فى القضايا الفنية العديدة. وقدّمت بالفعل النصائح القيّمة لسلامة ناقلات الصب الجاف وجَوْدة ترسانات بناء السفن وفقْد الحاويات فى البحر وإجراءات تثبيت الحاويات فوق السفن وغيرها من المشاكل والقضايا التى تُعرض على المنظمة البحرية الدولية IMO لوضع القواعد والتنظيمات لها. وتستمر منظمة BIMCO فى المساهمة فى أعمال المنظمة البحرية الدولية IMO التى تزودهم بالأعمال وخاصة بزيادة الحمل عليها بإضافة تبعات الأمن الدولية عليها والتى منظمة BIMCO فى المساهمة فى أعمال المنظمة البحرية الدولية IMO التى تزودهم بالأعمال وخاصة بزيادة الحمل تؤثر فى كل سفينة تجارية تعمل فى العالم.

وللمنظمة الفضل فى تقديم النصائح العملية المتّزنة التى تعتمد على خبرة أعضائها الذين يعملون فى تشغيل جميع أنواع السفن. والمنظمة تؤيد حُسن تنفيذ القواعد الحالية بدلاً من وضع قواعد جديدة إلا إذا دعت الحاجة إلى ذلك. وإذا دعت الحاجة إلى وضع قواعد جديدة فيلزم أن تكون فى إطار ما تقدمه الصناعة، وهو ما تستطيع المنظمة تقديمه.

ومع قبول التقييم النمطى للسلامة FORMAL SAFETY ASSESSMENT - FSA كعلم وزيادة إستخدام تحليلات الفائدة من التكاليف COST BENIFIT والتعرّف الأفضل على الأثر الإقتصادى لأى تحسينات أو تغييرات تحدث، فإن منظمة BIMCO ترحب بوضع تلك التنظيمات، وقد استخدمتها المنظمة فى قضايا كثيرة مثل قضية سلامة ناقلات الصب الجاف حيث تم إقتراح العديد من الحلول للسيطرة على المخاطر التى تواجه ناقلات الصب الجاف وجارى تحديد الأولويات العملية من بين الخيارات المطروحة والقضايا التى أثيرت الصب الجاف وجارى تحديد الأولويات العملية من بين الخيارات المطروحة.

والقضايا التى أثيرت فى مناقشات سلامة ناقلات الصب الجاف تُظهر أهمية إشتراك منظمة BIMCO فى القضايا البحرية الدولية. فقد إختفى عدد من ناقلات الصب الجاف وطواقمها ولم تُعرف الأسباب الحقيقية وراء ذلك. حتى شغلت القضية ٦ لجان من المنظمة ومجموعات بحث وقُدم ٧٠ بحث حول الموضوع. وكلّما إكتشف الباحثون شيئاً كلّما بدت المشكلة أكثر تعقيداً. وحتى الآن لا توجد حلول سهلة. فالأبدان المزدوجة تمنع إنفصال الألواح الجانبية وحدوث الكارثة. ولكن، إذا حدث ثقب فى البدنين الخارجى والداخلى نتيجة إصطدام السفينة، فإنها ستغرق إلا إذا أمكن للقواطيع BULKHGADS منع تسرّب المياه من الجزء المصاب إلى باقى أجزاء السفينة. والأبحاث تقوم بتقوية أغطية العنابر وزيادة إرتفاع أبنية المقدم وتقوية الحواجز الأمامية BULWARKS لحماية فتحات العنابر الأمامية. لكن ذلك كله لا ينفع إذا هاجمت الأمواج العاتية السفينة من الأجناب.

إن موقف الأسطول الحالى لناقلات الصب الجاف يجب أن يُدرس بعناية لكى تكون الأجيال القادمة من هذه السفن أقل تعرّضاً للمخاطر. وقد أحدثت قضية ناقلات الصب الجاف رد فعل فى عالم تصنيف السفن. إذ أن لهيئات تصنيف السفن المختلفة آراء متعارضة. ومن وجهة نظر المنظمة فإن هناك حاجة إلى أن تقترب صناعة النقل البحرى من صناعة تصنيف السفن. وترحّب المنظمة بالمناقشات المستمرة المنتظمة مع الجمعية الدولية لهيئات تصنيف السفن IACS وبالإجتماعات الفنية بين مسئولى الصناعتين ومسئولى شركات بناء السفن لتصميم وبناء سفن أقوى.

كما قامت منظمة BIMCO بالإشتراك فى التحضير والحضور وفى كتابة التقارير للعديد من القضايا الفنية التى تهم أعضاءها سواء فيما يخص سلامة الملاحة أو المحافظة على البيئة. كما تلقّت إستفسارات عن مواضيع أخرى مثل البويات المانعة للحشف والتصرّف فى مياه الصابورة وتداول البضائع الخطرة وخطوط الشحنة LOAD LINES وأداء دول العَلَم ومعاهدة مستويات التدريب وشهادات التأهيل وأعمال المناوبة STCW.

من جانب آخر، وبينما تُعتبر المنظمة البحرية الدولية IMO أهم تنظيم بحرى فى العالم، فإن منظمة BIMCO تقوم بالتعاون معها فى شئون السلامة والأمن والبيئة. إلا أننا وجدنا أن المفوضية الأوروبية أصبحت تتدخل فى المسائل البحرية الفنية. لهذا فإن المنظمة تولى إهتمامها بتوطيد العلاقات مع المسئولين فى بروكسل عن الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY - EMSA وذلك بمجرد قيامها وممارسة عملها فى خلال سنة ٢٠٠٣ بإعتبارها مصدراً مهماً للنشاطات التنظيمية.

ومن المهم التأكد من أن المفوضية الأوروبية - التى تُعتبر مسئولياتها مختلفة عن مسئوليات المنظمة البحرية الدولية - ستكون مقترحاتها وآراؤها فى مختلفة المجالات معتمدة على الخبرة العملية ومتمشية مع آراء وقرارات المنظمة البحرية الدولية IMO، وخاصة فى قضايا سلامة الناقلات أو الإنبعاثات الغازية من السفن أو سلامة العبّارات ... إلخ.

وحادث الناقلة PRESTIGE الأخير لازال موضوعها مائعاً ويبدو أنه مماثل لحادث الناقلة ERIKA وتبعاته المتشعبة. وفرض حظر فورى على الناقلات ذات الأبدان المفردة وخاصة التى تحمل زيوت الوقود الثقيل فى المياه الأوروبية سيكون له تأثيرات وردود فعل عالمية. إذ أنه يوجد فى العالم ٥٥٠٠ ناقلة من هذا النوع لازالت تصل. ولا شك أن هناك إعتبارات قانونية وفنية وعملية يجب الإهتمام بها لأن هذه الحمولات الكبيرة لهذا الصدد من الناقلات ستؤدى إلى مشاكل عالمية إذا أبطل استخدامها فوراً وبدون تدرّج ودون إحلال سفن ذات أبدان مزدوجة محلها.

أماكن لجوء السفن

إن الأخبار المُحزنة لغرق الناقلة PRESTIGE وما نتج عن غرقها من تلويث للبيئة البحرية يعنى أن هناك فشل فى توفير أماكن لجوء للسفن التى تتعرض لمشاكل. وبصرف النظر عما تؤدى إليه التحقيقات لهذه الكارثة فإن الحادث يدعو إلى سرعة إيجاد حل لهذه القضية. وتشترك منظمة BIMCO مع المنظمة البحرية الدولية IMO فى وضع الخطوط الإرشادية للدول الساحلية لحثّها على ضرورة وأهمية توفير الملاذ الآمن للسفن فى هذه الحالات الصعبة.

ودون الإشارة إلى حادث الناقلة PRESTIGE بصفة خاصة، فإن المنظمة تعتقد أن استخدام مكان آمن للجوء السفن إليه من الطقس الردىء وفى حالات التعرض لمشاكل طارئة وتقديم التسهيلات لها يقلّل من حوادث تلويث البيئة البحرية وأى مخاطر أخرى للبيئة. والوقت الذى إستغرقته المناقشات حول هذه القضية قد إنتهى وأصبحت الحاجة مُلحّة لإتخاذ قرار فى هذا الموضوع الهام.

إنجازات أخرى مختلفة

١- الدراسات: قامت المنظمة بعقد دراسات حول العالم للتدريب على أعمال النقل البحرى حيث يقوم الخبراء فى مواضيع النقل البحرى بتقديم خبراتهم العلمية والعملية للدارسين. وقد أبدى هؤلاء الخبراء ترحيبهم للمساعدة فى نشر خبراتهم حول العالم. وقد إستفاد حوالى ٧ آلاف من العاملين فى النقل البحرى فى العالم من هذه الدراسات.

٢- المستندات: قامت المنظمة بتطوير المستندات المستخدمة فى التجارة البحرية ووضع مستندات جديدة لاستخدامات لم تكن لها مستندات من قبل. وساعد فى وضع ومراجعة هذه المستندات العديد من الخبراء وبمشاركة الجهات المتعاقدة فى العالم.

وأهم هذه المستندات نموذج عقد إصلاح سفينة الذى وُضع بعد دراسة لأكثر من ثلاث سنوات والذى تُراعى فيه مصالح ملاك السفن وشركات بناء وإصلاح السفن.

كما وُضعت نماذج لعقود مشارطة جديدة لنقل الأنواع المختلفة من البضائع كالحبوب والفحم وتراب الحديد من مختلف أنحاء العالم وبمشاركة آراء المسئولين فى محطات الشحن والتفريغ فى العالم.

وكما أُضيفت بنود هامة فى نماذج العقود فى شأن قواعد الأمن فى السفن وبما يحدد المسئولية والتكاليف عن الوقت الضائع نتيجة إجراءات الأمن تمشياً مع مبادرة الشراكة بين الجمارك والتجارة ضد الإرهاب C-T PAT.

وأخيراً أُضيفت بنود جديدة إلى نماذج عقود التأمين البحرى بالإشتراك مع الجمعية الدولية لوكلاء التأمين IUA INTERNATIONAL UNDERINRITERS ASSOCIATION وذلك بهدف تقليل عدد دعاوى العوارية العامة التى تقام بين المتعاقدين فى معظم الحالات.

٣- توفير المعلومات اللازمة: تقوم المنظمة بتقديم المعلومات التى يحتاج إليها أعضاؤها عن طريق WEBSITE ويستفيد من هذا النظام أكثر من ٩٠٪ من أعضاء المنظمة. كما تقوم المنظمة بعرض بعض المعلومات ذات الطبيعة العامة والتى توضح أنواع السفن وبناء السفن ونمو التجارة والقضايا البحرية المعاصرة وذلك عن طريق شبكة SEA SCAPES.

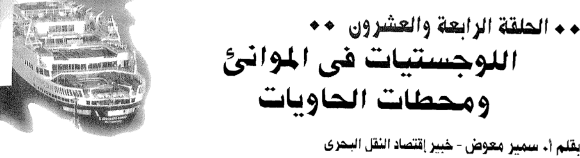
٤- التعاون مع المنظمات البحرية الأخرى: إن التعاون بين المنظمات التى تتكلم بلغة واحدة مهنياً ضرورى لتوفير الوقت والجهد وضمان عدم الإزدواجية فى القرارات والأبحاث. لذلك فإن منظمة BIMCO تشترك فى جميع الندوات حول المائدة المستديرة التى تُعقد بين كبار المسئولين فى غرفة الملاحة الدولية ICS وجمعية ملاك سفن البضائع INTERCARGO وجمعية ملاك الناقلات INTERTANKE والتى تناقش فيها المواضيع ذات الاهتمام المشترك لفائدة الجميع.

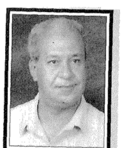
المستقبل:

على المنظمة الإستعداد للتعامل مع الركود الإقتصادى القادم. فالعالم على مشارف حرب وحالة عدم إستقرار فى ظل العمليات الإرهابية. والنقل البحرى يتأثر كثيراً بالأحوال السياسية فى العالم.

والمنظمة قامت بغرض ضمان مصالح النقل البحرى للفائدة المشتركة ويمكنها التحدث بلسان جميع أطراف الصناعة. وتُعتبر المنظمة أكبر تجمُع دولى فى النقل البحرى ويبلغ عدد أعضائها ٢٦٠٠ عضو من ١٢٢ دولة يمثلون جميع أوجه ونشاطات الصناعة. وقوتها تكمن فى قاعدة العضوية الكبيرة وكثرة الخبراء المتطوعين الذين لا يبخلون بوقتهم أو جهدهم لفائدة صناعة النقل البحرى بصفة عامة وفائدة أعضائها بصفة خاصة.

(*) SCIA: SEA CARRIER INITIATIVE AGREEMENT
(**) C-T PAT: CUSTOMS TRADE PARTNERSHIP. AGAINST TERRORISM
(***) BASC: BUSINESS ANTI SHUGGLING COALITION.





◆◆ الحلقة الرابعة والعشرون ◆◆

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات



بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاد النقل البحرى

المثلث الذهبى الذى تتحرك بين أضلاعه صناعة الخدمات اللوجستية هو السرعة فى الإنجاز، والخفض فى التكاليف، ومعدلات الأمان والسلامة التى ينبغى أن تتوافر للتجارة (Cost, Speed and Safety) فبدون هذه الأساسيات الأولية الهامة يصبح اقتصاد اللوجستيات عرضة للدخول فى المشكلات والتعقيدات التى تحول بينه وبين النمو الفعال فى إتجاه المستقبل. وكما فى علم الفلك فإن الجرم السماوى من الممكن أن يعترى مساره ما يعرف بالإضطراب أو الترجاف (Perturbation) الذى يؤثر فى حركته المدارية بسبب من قوة أخرى غير تلك التى تتحكم فى دورانه النظامى، فإن اللوجستيات يمكن أن تتعرض لظروف تحرفها عن مسارها وتدخلها فى فلك التشوش والإرتباك بفعل قوى أخرى معرقلة ذاتية أو خارجية. وإذا أحاق الخلل بمنظومات اللوجستيات فإن التجارة الدولية بدورها ستدخل فى غيابات إخفاقات لا حصر لها.

فهل يمكن لدراسة حالة عملية أن توضح لنا هذه المفاهيم العملية فى يوم الثلاثاء ٢٠٠١/٩/١١ إندلعت موجة من الأعمال الإرهابية فى الولايات المتحدة فى مدينتى نيويورك وواشنطن. كانت الأهداف المراد تحطيمها أو شل فعالياتها هى مركز التجارة العالمى فى نيويورك. ومبنى وزارة الدفاع الأمريكية (البنتاجون) والبيت الأبيض فى واشنطن. وهذه الأهداف الحيوية الثلاثة تمثل على مستوى الجهاز العصبى اللوجستى ثلاثة محاور مركزية. فمركز التجارة العالمى فى نيويورك يعد مركزاً لوجستياً إقتصادياً دولياً. ومبنى البنتاجون يؤدى مهام الجهاز اللوجستى العسكرى الذى يدير شئون زهاء ١,٢ مليون ضابط وجندى ينتشرون فى داخل البلاد وفى عدد من القواعد خارجها إضافة إلى المنظومات التسليحية الحديثة بكل مستوياتها التكنولوجية والإليكترونية. والبيت الأبيض الذى يعد عصباً ومركزاً لوجستياً سياسياً يتمتع بنفوذ القطب الكوكبى الأوحد. والذى حدث بالفعل كان بمثابة زلزال عنيف هز أركان هذه القواعد اللوجستية ذات النفوذ الهائل.

وجراء تهديد الولايات المتحدة بالقيام بإجراءات ردعية إنتقامية فقط أنتج ذلك الخوف من إرتفاع كبير فى معدلات التأمين على السفن والبضائع فى منطقة الشرق الأوسط وباكستان. وبرغم أن الأنباء المتعلقة بنشر وتوزيع القوات الجوية والبحرية الأمريكية فى منطقتى شرق البحر المتوسط وغرب المحيط الهندى إستعداداً لخوض معارك طويلة الأمد ضد ما سمى بقواعد الإرهاب، فإن شركات التأمين العالمية لم تنتظر حتى يتحقق هذا المؤشرات المادية (Physical Indica-tors) بل سارعت على الفور برفع أسعار وثائق التأمين تحسباً لأى خسائر أو مخاطر قد تنجم عن الأعمال العسكرية. إلى جانب ذلك أدت هذه التوترات إلى إرتفاع أسعار خام البترول وكذلك أسعار الوقود اللازم لماكينات السفن.

وفى هذا السياق فإن نشاط صناعة النقل البحرى على شواطىء الولايات المتحدة وحولها قد دخل فى معمعان فوضى واضحة. فقد كشفت سلطات الموانىء من إجراءات وتدابير الأمن مع إغلاق الموانئ أو تضييق السماح للسفن بدخولها والتنبيه على أطقم بحارة السفن الموجودة فى الموانىء وفى مناطق الإنتظار بعدم النزول إلى الشواطىء. وتولت قوات حرس الشواطىء الأمريكى مقاليد السيطرة على رسم استراتيجية حمايه الموانىء الأمريكية. واتخذت بعض الإجراءات العاجلة مثل إصدار الأوامر لثلاث ناقلات بترول بمغادرة الميناء. منعت ٦ سفن بضائع من دخول الميناء. وسمحت لثلاث سفن ركاب سياحية أمريكية بدخول أكبر ميناء لسفن السياحة فى أمريكا (Cruise Port) وهو ميناء (Ever-glades) هذه الإجراءات جميعها أثرت على صناعة اللوجستيات البحرية. إلى جانب أن إغلاق بورصة الأوراق المالية المركزية فى نيويورك (NYSE = New York Stock Exchange) قد أغلقت أبوابها وتوقفت عن نشاطها الذى بلغ حجم التعامل فيها فيما سبق الإغلاق ١,٢ تريليون دولار يومياً وهو رقم يبلغ تقريباً نحو ٢٠٪ من الناتج القومى للولايات المتحدة.

الاقتصاد، والمال والتجارة وهى ركائز ومجالات عمل صناعة اللوجستيات دخلت فى دوامة من الإضطراب والتشوش. هذه دراسة حالة ونموذج عملى إيضاحى أبرزته تداعيات الأحداث. التى جعلت القوات الأمريكية الإحتياطية والعاملة تعتمد فى خططها اللوجستية للحرب تجند أساطيلاً من سفن البضائع وسفن الدحرجة (Ro Ro = Roll-On Roll-Off) للاستخدام المتوقع فى الجهود الحربية. الحرب فى الأساس هى الأم الحقيقية لصناعة اللوجستيات إلى الحد الذى يشير بجلاء إلى أن مصطلح (Logistics) كان فى الأصل مشتقاً من الكلمة اللاتينية (Lo-gos) ومعناها الفلسفى العلة السامية التى تتخلل بناء (هيكل) الكون والتطور والنمو الحادث لهذا الكون (The Supreme Reason That Pervades The Structure and Development of The Universe)_ وعلى المستوى العملى لها معنيان آخران هما (Account and Reckoning) ولذا فإن هذا الفرع من الإقتصاد يحمل فى مكوناته روح القتال التنافسى وخصال المغامرة المحسوبة. والإهتمام بأدق تفاصيل العمليات التى لا تقل أهمية عن أكبر التفاصيل إذ أن محيط الدائرة فى الأساس عبارة عن عدد كبير من النقاط التى تجمعت لتصنع هذا المحيط.

على المستوى اللوجستى يمثل توقف تدفق الخدمات (Service Disruption) ضربة قاصمة لكل القطاعات الاقتصادية الدولية التى تبنى خطط وبرامج نموها وتوسعها على قاعدة نمو وتوسع صناعة الخدمات. حين كنت أعمل فى إحدى دول الخليج فى العام ١٩٨٠ ذهبت لعيادة زميل فى العمل أُدخِلَ إلى إحدى المستشفيات لمتاعب صحّية ألمت به. وفى طريقى إلى غرفته خلال ممر فى المستشفى لاحظت لافتة على باب أحد المكاتب مكتوب عليها مدير الخدمات اللوجستية (Logistics Manager) ولما كان هذا التعبير قد حمل إلىّ دهشة ممزوجة بقدر من الفضول الذى دفعنى إلى معرفة ماذا تعنى هذه الوظيفة بالنسبة للمستشفى فقيل لى إن الأطباء مكانهم الأساسى داخل المستشفى إما فى داخل عنابر المرضى (Patients Wards) أو فى غرف العمليات (Operations Theatres) وفيما عدا ذلك فإن مدير اللوجستيات يقع عليه عبء إدارة الشئون الأخرى للمستشفى. وكان ذلك أول مواجهة لى مع هذا التعبير السحرى الذى راح من بعد ذلك يدخل إلى عالم التجارة والصناعة والزراعة والأعمال وكأنه زجاجة عطر نزعت سدادتها فخرج عبقها لينتشر فى شتى الأرجاء وتصبح اللوجستيات هى المفتاح الذى يفتح الكثير من الأبواب.

حينما صعد رائد الفضاء الروسى يورى جاجارين فى سفينة فضاء روسية الصنع ودار حول الأرض فى رحلة إمتدت إلى عدة دورات كانت صناعة اللوجستيات الفضائية الروسية قد بلغت شأواً بعيداً. وأثار ذلك مشاعر التنافس لدى علماء ولوجستيى صناعة الفضاء فى الولايات المتحدة وأسفر ذلك عن تفوق لوجستى قاد جهودهم إلى إنزال رائد فضاء على سطح القمر وكان الإنجاز بالغ الروعة إلى الحد الذى دفعه إلى أن يقول فى نوبة شعور بالإنتصار البهج: (هذه خطوة صغيرة على سطح القمر .. لكنها تمثل إنتصاراً فائقاً للإنسانية). وكان هذا المجال العلمى والتكنولوجى قائماً على دعائم كثيرة من اللوجستيات التى أحاطت بهاتين الرحلتين على كل المستويات، وبدون التفوق اللوجستى لم يكن لهاتين الرحلتين أن تنجزا بهذه الدرجات من الإتقان والتوفيق.

وفى الحرب العالمية الثانية كانت مشكلة المشاكل لدى الجيوش الألمانية هى شحة الإمدادات البترولية. وكان ذلك سبباً فى ميلاد تعبير تعبر دقته عن حراجة الموقف فقد قال أحد كبار قادة الحلفاء (إن قطرة البترول تعادل قطرة الدماء). وانتصر القائد البريطانى مونتجمرى على ثعلب الصحراء روميل القائد الألمانى ليس لقوة ووفرة ما لديه من أسلحة وأعتدة وإنما لأن لوجستيات الحلفاء كانت أكثر متاحية وتنظماً وأدق وأسرع فى سلاسل إمداداتها. وكانت الروح المعنوية للجنود وهى جانب هام فى صناعة اللوجستيات قد نالت جرعات من التقوية التى حثت الجيوش على صنع الأعمال الباهرة. فى توصيل وتوزيع الإمدادات كانت القاعدة اللوجستية هى: (الحصان قبل الجندى، والجندى قبل الضابط) ولإيضاح هذه الرؤية الإدارية فإن الحصان الذى يجر عربات المدافع لا حيلة له فى رعاية نفسه لوجستياً فله إذن الأولوية. والجندى أقل نفوذاً فى سلم التنظيم من الضابط ولذا فإنه أيضاً فى حاجة إلى من يرعاه لوجستياً. والضابط بسطوته أكثر قدرة على نوال قسطه من اللوجستيات الميدانية. وبذا كانت اللوجستيات من ضمن أسلحة الحرب

المادية والمعنوية.تعد أنظمة الكومبيوتر بكل تعدد وسائلها من شبكات الإنترنت (البريد الإليكتروني - ونظم التجارة الإليكترونية والمؤتمرات الإليكترونية إلخ) من ضمن ركائز البنية الأساسية في صناعة اللوجستيات. إذ من المعروف أن مثل هذه البنية التحتية الحديثة بإمكاناتها الهائلة تخلق قدرات جديدة ومتنامية لقطاعات الإنتاج وقطاعات التجارة، وقطاعات التوزيع. وقطاعات الإستهلاك. فلم تعد صناعة اللوجستيات تصنف باعتبارها أجهزة معاونة وإنما تعامل بحسبانها من قوى الإنتاج الأساسية في اقتصادات العالم. وكذلك فإن صناعة اللوجستيات لا يمكن لها أن تقبل الوقوع في الأخطاء التي تعني تحقق الخسائر. وفقدان الخبرة التنافسية. والتسبب في إحداث أضرار بالغة للكيانات الاقتصادية بمختلف تخفيضاتها. فليس من المجدي أن تكون الخطط والبرامج في حد ذاتها سليمة ثم يأتي الآداء والتطبيق على نحو مخالف وبذلك تدخل صناعة اللوجستيات في نفق مشكلات وأزمات تؤثر على هياكل تطورها.

غير أن السؤال الذي يتردد مثل بندول الساعة أمام أنظار منتجي ومستخدمي الخدمات اللوجستية هو إلى أي مدى تتأثر هذه الصناعة بمجمل المؤشرات الإقتصادية في كل قطر من الأقطار التي تسعى صناعة اللوجستيات إلى أن تظهر وتزدهر فيه؟ وما هي أهم الإتجاهات والنظم الإقتصادية التي تعظم أو تحجم من نموها وانتعاشها أو العكس؟. ومن المعروف أن اللوجستيات صناعة عولمية متعددة ومتعدية الجنسيات. فأسعار صرف العملة في أي موقع على خريطة الإقتصاد العالمي يؤثر سلباً أو ايجاباً على هذه الصناعة الحساسة للتقلبات النقدية. وكذلك فإن مستويات الأجور المقترنة بالمهارة في مجال الأيدي العاملة تؤدي دوراً هاماً. ومدى حداثة البنية التحتية يحفز أو يثبط رواج هذه الخدمات الهامة وانتشارها. فالهندسة اللوجستية (Logistics Engineering) لا يمكن لها أن تقدم مبتكرات لأنواع وأصناف جديدة من الخدمات إلا إذا كانت السوق المستخدمة أو المستهلكة لهذه النوعيات الجديدة مهيأة لإستيعابها. ولا يمكن لهندسة اللوجستيات في شتى الأحوال أن تعمل بمعزل عن الأنظمة التكنولوجية والذهنية فهي صناعة ذكية مهاجرة بطبيعتها إلى حيث تجد الحداثة والتطور.

وتخوض صناعة اللوجستيات على مستوى العالم معارك ضارية وتصادف عقبات كأداء لأن المفاهيم التي ركنت طويلاً إلى نظم شكلت أفضليتها وخياراتها تركت لديها انطباعات تؤكد أن المألوف خير من غير المعروف. وعلى سبيل المثال فقد وقع ميناء (Marsaxlokk) في مالطا عام ١٩٩٠ في بداياته، وميناء (Gioia Tauro) في ايطاليا في مستهل عمله عام ١٩٩٥ حملات نقد وتشكيك أوصت بأن دور المينائين في تجارة الخدمات اللوجستية سيكون دوراً محدود الأثر إن لم يكن سلبياً. إلا أن المينائين دخلا إلى عائلة الموانئ المحورية بقوة جعلت المتشككين الذين أتهموا هذين المشروعين بأنهما من المشروعات التي تتسم بالطيش (A Hare - Brained Scheme) وأنهما عبارة عن وهم لا طائل من ورائه (A Pie in the Sky) يدركون فيما تلا ذلك إلى أي مدى أعاد هذان الميناءان إحداث تغيرات هيكلية في صناعة الموانئ وتوزيعات القوى اللوجستية في حوض البحر المتوسط وصارت أنشطتهما بنسبة ٩٥٪ تتركز في عمليات الأقطرمة البحرية. (Boxes Sea-to-Sea Trans-hipment) ميناء (مارساكس لوك) تداول ١,٠٣ مليون حاوية مكافئة من خلال ١٧٥٧ ترددات للسفن في عام ٢٠٠٠. وميناء جوياتاورو تداول ٢,٦٥ مليون حاوية مكافئة من خلال ٣٠٦٠ ترددات للسفن الناقلة للحاويات. وبهذه الوتيرة تفتحت براعم عنقود من الموانئ المحورية في حوض البحر المتوسط.

ولكي تتخيل عملياً أن ميناء محورياً سيولد ليقدم لأسواق الطلب على صناعة اللوجستيات العرض الذي يعبر عن قواه الممكنة لابد أن تكون الخطوط الأساسية لإمكانات التشغيل مبنية على الإعتبارات الإقتصادية والفنية التالية:

فبإفتراض أن ميناء للحاويات سيستقبل سفينتين من السفن الأمهات من الجيل الذي حمولته ٤٠٠٠ حاوية / سفينة تترددان على الميناء كل أسبوع بالإضافة إلى سفن التغذية أو السفن الرافدية (Feeders) فإن طول رصيف التراكي يكون ٨٥٠ متراً وهذه المسافة تتطلب عدد ٨ رافعة قنطرية (Gantry Cranes) فإذا زاد عدد السفن إلى ٦ من الطرازات الحاملة من ٤٠٠٠ إلى ٦٠٠٠ حاوية فإن الرصيف المطلوب يصبح طوله نحو ٢٩٧٦ متراً ويحتاج إلى ٢٨ رافعة قنطرية. في الحالة الأولى يكون الإنتاج ١,١٢ مليون حاوية وفي الثانية يكون الإنتاج ٣,٩١ مليون حاوية أي أن طاقة الرافعة الجسرية الواحدة تكون في حدود ١٤٠ ألف حاوية في العام. غير أن هذا لا يمثل الحدود القصوى لطاقة الروافع بل من الممكن في حالة تحسن عوامل الإنتاجية أن ترتفع أرقام الناتج (Throughput) عن ذلك. ويتبين لنا كذلك أن المسافة في هذه الحالة التي تتحرك فيها كل رافعة في حدود ١٠٦ أمتار. وسنلاحظ في هذا النموذج لدراسة الجدوى أن إنتاجية السفينة تم ربطها بإنتاجية الأرض (الرصيف الميناني) بإنتاجية المعدات الرأسمالية المستخدمة (الأوناش/ والروافع).

ولذلك فإن الموانئ المحورية تمثل مجموعة من الكيانات الإستثمارية التي تسعى إلى الدخول إلى بورصة التجارة الدولية على إتساع العالم لنوال قسطها المعلوم من المبادلات التجارية العالمية التي بلغت قيمتها أكثر من ١٠ تريليون دولار بما متوسطه نحو ١٦٦٧ دولار لكل فرد من المليارات الستة من البشر الذين يمثلون مجموع سكان الكرة الأرضية. لدينا في الشرق الأدنى فإن صناعة اللوجستيات لا زالت هي المسئولة - من ضمن عوامل أخرى - عن تواضع المبادلات التجارية البينية ما بين الدول العربية حيث لا تتجاوز نسبة هذه التجارة ٨٪ من قيمة التجارة العربية الخارجية فيما تبلغ هذه النسبة ما بين الأقطار الأوروبية ٦٠٪. وهذا ما دعى منظمة (الإسكوا) العربية إلى تبني خطة استراتيجية لإنشاء (شبكة نقل متكاملة لهذا النظام متضمنة محاور الطرق ومحاور السكة الحديدية والموانئ البحرية والجوية).

ولدينا في مصر محوران للطرق البرية الأول تربط امتداداته ما بين موانئ بورسعيد دمياط الإسكندرية. شمالاً والتالي تصل تمديداته ما بين موانئ نويبع العين السخنة / سفاجا. وهذان المحوران يشكلان لصناعة اللوجستيات النقلية في مصر هياكل أساسية هامة للبنية التحتية وعلى نحو أرخص ركائز طرق النقل البري والبحري والإتصالات التي تساعد على التدفقات غير المعيقة. وتمثل المحاور النقلية في مصر المتمثلة في الطرق الدولية أربعة محاور على الأحمال هي على النحو التالي:

- محور سيناء - شرق البحر - البحر الأحمر وطوله ٢٧٣٤ كيلو متر.
- محور الساحل الغربي للبحر الأحمر وطوله ١١٣٩ كيلو متر.
- محور شرق الدلتا وطوله ١٠٧ كيلو متر.
- محور وادي النيل وطوله ١٣٠٥ كيلو متر.

وجملة أطوال هذه المحاور ٥٢٨٥ كيلو متر بما نسبته نحو ١٧٪ من جملة أطوال المحاور جميعها في الأقطار العربية والبالغ ٣١٤٠٠ كيلو متراً.

ولابد أن تؤدي هذه المحاور دوراً مهماً في الإقلال من تكاليف النقل وحزمة الخدمات اللوجستية الأخرى التي تبلغ نسبتها بالنسبة للأسعار النهائية للسلع أو المواد الخام ما بين ٣٠٪ إلى ٦٠٪ واللوجستيات من أهم مهامها أن تعيد هيكلة عالم التجارة بحيث تساعد إلى حد كبير في تخفيض أسعار السلع ورفع جودتها وتسهيل الحصول عليها في أقل وقت ممكن وبالكميات المطلوبة وتقليل سلسلة الوسطاء ومواقع المختنقات. وتفيد منظومة شبكات النقل (طرق برية - سكك حديدية - موانئ بحرية وجافة - موانئ جوية) في تحقيق مجالات أوسع لصناعة اللوجستيات.

غير أن صناعة اللوجستيات برغم وزنها الإقتصادي وأهميتها التجارية فإن المصالح المختلفة لكثير من القوى والإتجاهات تمثل بالنسبة لها حجر عثرة. فلا زالت قطاعات الخدمات في موانئ عدة تدخل في مجال التنازع ما بين سيطرة الحكومات ودخول القطاع الخاص إليها. وتضيف بعض الإتحادات العمالية قدراً من التعقيدات في هذا الشأن. وتبدو مثل هذه المشكلات في حاجة إلى ما يعرف بزيت قمع العواصف (Storm Oil) الذي يرش فوق سطح الماء ليعوق تكون الأمواج في أوقات هبوب الرياح والعواصف. ولكن اللوجستيات جاءت مع ذلك لتبقى.

***

محطات وأخبار

تطوير الموانىء اللبنانية

صرح عبد الحفيظ القيسي نائب وزير النقل اللبناني بأنه - بعد بدء العمل بنظام الإدارة الالكترونية - تم تطوير ٤ موانئ تجارية في بيروت وصيدا وسول، ويجري إنشاء محطة للحاويات باستثمارات تصل إلى ١٥٠ مليون دولار لتكون جاهزة لاستقبال السفن العملاقة بحلول عام ٢٠٠٤، كما تم تعميق الأرصفة وزيادة أطوالها بجانب إنشاء أرصفة بعمق ١٥ متر وتطويل حاجز الأمواج ليصل إلى ١٠٠٠ متر، ويقوم البنك الأوروبي للاستثمار بالمساهمة بحوالي ٤٥ مليون دولار في تنفيذ المرحلة الثانية التي تبدأ بعد شهر بطرابلس. وأشار القيسي إلى أن إنضمام لبنان للقائمة البيضاء التي تصل مدتها إلى خمس سنوات يؤكد تواكب لبنان بكل المتغيرات على الساحة الدولية والتزامها بكل القرارات العالمية والمنظمة البحرية الدولية.

ساعات التكنولوجيا الحديثة

تطرقت التكنولوجيا الحديثة إلى عالم الساعات ليكون لها وظائف متعددة علاوة على معرفة الوقت، وكانت آخر صيحة اختراع ساعة لها القدرة على تصفح الانترنت بجانب إمكان توصيلها بكمبيوتر للحصول على معلومات من حوالي ٣٠٠٠ موقع على الانترنت وانزالها في الساعة حتى سعة ٩٦ ألف حرف، ويمكن استخدام الساعة أيضاً كمذكرة للجيب.

وابتكر الباحثون السويسريون ساعة أخرى متعددة الأغراض تعمل باللمس بها ترمومتر لقياس درجة حرارة الجسم، وبارومتر لقياس الارتفاع في حالة الطيران، وبوصلة لتحديد الاتجاهات، ومؤشراً لإظهار درجة حرارة الجو.

اتفاقيات جديدة لاكتشاف البترول المصري

وافق مجلس الوزراء المصري على ٧ مشروعات اتفاقيات التزام جديدة للبحث عن البترول واستغلاله بين عدد من الشركات العالمية والهيئة المصرية العامة للبترول في مناطق متفرقة من الجمهورية وخاصة خليج السويس والصحراء الغربية، وذلك بعد أن تم استعراض النتائج التي تحققت من جهود قطاع البترول المصري في الفترة من يوليو إلى ديسمبر ٢٠٠٢ وتنحصر في ١٩ كشف بترولياً، و١٣ في مجال الزيت الخام، و٦ في مجال الغاز الطبيعي، وأن إجمالي احتياطي الزيت الخام خلال هذه الفترة يبلغ حوالي ٣,٥٢ بليون برميل، وإجمالي احتياطي الزيت الطبيعي المؤكد ٥٨,٥ تريليون قدم مكعب تقريباً بعد خصم ما تم إنتاجه خلال الفترة من أول يوليو إلى نهاية ديسمبر ٢٠٠٢ ويصل إلى ١٣١ مليون برميل من الزيت والمكثفات.

ميناء السخنة شاهد على العصر ... (٢)

عبد الحميد مرسى عنبر محام بالنقض واستشارى النقل البحرى والجوى

مازلنا فى رحاب جولة ميناء العين السخنة فالمشاهد لا تنتهى ونحاول أن نقرب المسافة ما بين المشاهد والاستخدامات المتواجدة على الساحة للتعرف على امكانيات الميناء وإدارتها، والتجديد الذى تم، وفى كل ذلك ما يجب أن يكون عليه الميناء لأننا نحاول أن نتطلع إلى الأفضل دائماً، ولا نستغرق فى أحلام اليقظة بما هو كائن بالفعل، فقد سبق أن استغرقنا أحلام اليقظة فى مشروع مترو الأنفاق عندما تم افتتاحه وتأقلم الناس على تلك القفزة الحضارية، ويتسرب هذا الحلم من بين يدنا اليوم لأننا استغرقنا فى الحلم والتصفيق ثم تنبهنا بعد فوات الوقت أن المشروع الضخم بدأ فى التردى إلى أسفل بعد أن ذاق الشعب حلاوة النظام والنظافة والحضارة بسرعتها وزهوها إلى الفوضى والتخلف وبداية الانهيار فى سنوات معدودة بينما الملاحظ فى الشعوب الأخرى أنها لا تتوقف عند ما تم انجازه وإنما كيف يكون الأفضل دائماً هو الهدف لأننا لا نقيم المولود عند ولادته وإنما عندما يدخل طور الشباب بعد عشرين عاماً، ولكن فى كل مرحلة لها أهميتها ومتطلباتها.

وإذا كانت الجولة قد أفسحت المجال لمشاهد عديدة نتوقف عند الجديد لشركات والوكالات الملاحية فإن التوكيل الملاحى يمكن أن ينهى حساب السفينة فى وقت قياسى بخطوات توضحها تعليمات الميناء فى الآتى:

١- تقوم شركة تنمية ميناء السخنة نيابة عن الهيئة والمصلحة فى تحصيل رسوم وعوائد الميناء والتفتيش البحرى مقدماً قبل وصول الباخرة وفقاً للقوانين والقرارات الوزارية الصادرة.

٢- يقوم التوكيل الملاحى بتسجيل بيانات الباخرة (استمارة التراكى للسفينة) بالدخول على موقع الميناء على شبكة الانترنت باستخدام الرقم السرى الذى سيحصل عليه من شركة تنمية ميناء السخنة.

٣- بعد إدخال بيانات الباخرة يقوم النظام الآلى بترجمة وتقدير الرسوم وعوائد الميناء من واقع بيانات التسجيل ويرسلها إلى التوكيل الملاحى.

٤- يقوم التوكيل بإيداع الرسوم والعوائد التقديرية فى حساب الشركة بالبنك التجارى الدولى فرع مدينة نصر أو فروع البنوك.

٥- فور إخطار البنك بالإيداع يتم إدراج السفينة فى قائمة الدخول للميناء حتى يتم استلام إخطار من التوكيل الملاحى بدخول السفينة.

٦- تقوم إدارة التشغيل بإخطار مكتب الإرشاد بالميناء بدخول السفينة بإشارة إلكترونية محدداً فيها ساعة الدخول ومكان التراكى وبدء عمليات التشغيل.

٧- عند إنتهاء التشغيل تقوم الشركة بإخطار مكتب الإرشاد لسفر الباخرة بعد التأكد من إخطار التفتيش البحرى والجمارك بالتصريح بالسفر والجوازات.

٨- يتم إصدار الفاتورة خلال ساعة أو ساعتين من مغادرة السفينة.

٩- تتم عملية التسوية مع التوكيل الملاحى بعد صدور الفاتورة وتشمل بنود الفاتورة الآتى:

رسوم الميناء - رسوم الرسو - رسوم المكوث - رسوم الإرشاد - رسوم القطر - رسوم النظافة - رسوم الوكالة - بدل الانتفاع بالترخيص - أتعاب الرباط - الوقت الإضافى - ترخيص السفر - بالإضافة إلى رسم المنائر.

على أن مواجهة شركة تنمية ميناء السخنة عن حوادث التلوث البيئى والحوادث بصفة عامة التى قد تحدث أثناء التشغيل وتراكى السفينة بالميناء والرجوع على السفينة بالتعويضات وفقاً للقانون المصرى والعالمى.

فإن الأمر يحتاج إلى شىء من التفصيل ذلك لأن الشركة باعتبارها تدير الميناء فإن إخطارها للجهات المختلفة عن حوادث التلوث ضروره بحكم إدارتها للميناء، والحوادث كثيراً ما ينتج عنها تلوث فى الميناء وعرقلة فى دخول الميناء وتراكى على الأرصفة، فحتى تتوافر المسئولية كاملة للسفينة عن الحادث لابد أن يكون قد توافر لها وسائل الأمان أولاً لتأكيد ركن خطأها، وثانياً أن التلوث ناتج منها وليس من سفينة أخرى سابقة وهذا الوضع الأخير قد احتاطت له بعض الموانىء، مثل ميناء تونس بأن يتم تنظيف مكان كل سفينة فور مغادرتها الرصيف وقبل دخول السفينة اللاحقة عليها بواسطة قاطرة مخصصة لأعمال النظافة والتكريك ويتم قياس درجة التلوث قبل مغادرة السفينة الميناء وعليه يتم تحديد رسوم النظافة، ولاشك أن هذا الأمر سوف يساعد على عدم تكرار ما حدث بميناء الإسكندرية الذى مازال حتى الآن يقاسى من التلوث بأنواعه المختلفة بجانب كل سفينة لأن الإتهام شائع بين الجميع ولو أن ميناء الإسكندرية اتبع هذا النظام، وتأكدت كل سفينة أنها سوف تدخل على رصيف خالى من التلوث وأنها مسئولة عنه حتى مغادرة الرصيف لإمكان زيادة دخل الهيئة من بند واحد هو بند النظافة ولأمكن المحافظة على الميناء من التلوث الذى أصبح هو مصدر التلوث وليست السفينة ... ولكن هل من مجيب وهل من مستمع؟

انتظرونا فى الندوة القادمة
أصول وقواعد التأمين على البضائع ودور نوادى الحماية والتعويض
الاتصال مكتب الأستاذ
عبد الحميد مرسى عنبر
٠١٠٥٤٣٧٣٨٢ - فاكس ٥٩٢٠٩٣٤
مقرر الندوة الأستاذ
عادل عبد المعطى
٠١٠٦٢٠٩١٨٤

زيادة الاستثمارات البريطانية فى مصر

صرح أيلى خورى رئيس بنك القاهرة باركليز وممثل الجانب الانجليزى فى مجال الأعمال المصرى / البريطانى بأن حجم الاستثمارات البريطانية فى مصر تصل إلى ١٨ مليار دولار ويتركز معظمها فى قطاعات البترول والغاز والكهرباء والطيران والاتصالات، وأنه من المتوقع تدفق الاستثمارات البريطانية بمعدل يصل إلى ١.٥ مليار دولار سنوياً خلال الخمس سنوات المقبلة، ويرجع ذلك إلى وجود رغبة صادقة لدى دوائر الاستثمار البريطانية لدخول السوق المصرية بجانب استعداد المؤسسات المالية والاستثمارية البريطانية الموجودة فى مصر للتوسع فى استثماراتها.

مصر أول المقاصد السياحية فى الشرق

تم الاتفاق على إقامة المؤتمر الدولى الثالث عن البيئة والتنمية السياحية المستديمة فى مصر بمدينة شرم الشيخ أوائل يونيو القادم حيث سيشارك فيه نخبة كبيرة من العلماء والأساتذة الجامعيين والباحثين المتخصصين.

وقد أكد الدكتور ممدوح البلتاجى وزير السياحة المصرى بأن الوزارة ستقدم جميع التسهيلات اللازمة لإنجاح هذا الحدث الدولى باعتبار السياحة قاطرة التنمية الاقتصادية القومية، خاصة بعدما أصبح المقصد السياحى المصرى بشهادة منظمة السياحة العالمية أول المقاصد السياحية فى منطقة الشرق الأوسط والبحر المتوسط بعد استعادة مصر معدلات التدفق السياحى حيث وصل عدد الوافدين إلى مصر خلال عام ٢٠٠٢ حوالى ٥,٢ مليون سائح بنسبة زيادة قدرها ١١,٧٪، وبلغت الليالى السياحية نحو ٣٣ مليون ليلة سياحية بزيادة ٩,٦٪ مقارنة بعام ٢٠٠١.

إنجازات ١٢ عاماً

أصدرت جمعية تنمية المجتمع للضباط بمصطفى كامل كتيب عن الإنجازات خلال ١٢ عاماً وقد صرح اللواء أ ح/ **محمد الديب** رئيس مجلس إدارتها أن نجاحها فى مهمتها هو ثمرة دعم القوات المسلحة لجهود أبنائها بالتعاون مع أجهزة الحكم المحلى تحت مظلة الشئون الاجتماعية بالإسكندرية.

وإن أساس النجاح يرجع لتعاون مجالس الإدارة المتعاقبة مع كافة القاطنين ولجهدهم الفائق وحرصهم على تطويرها والحفاظ عليها.

جهاز «الفيديوفون» آخر صيحة

أطلقت شركة «موشن ميديا» العالمية آخر صيحة فى عالم الالكترونيات بإنتاجها جهاز «الفيديوفون» الذى يجمع بين جهاز فيديو "DVD" والتليفون، ويعمل على الخطوط السريعة الخاصة بالانترنت، ونقل المؤتمرات والاتصال التليفونى أيضاً مع نقل الصورة، والجهاز مزود بشاشة ملونة ١٢ بوصة، وكاميرا ديجيتال، وبذا يمكن التحدث ورؤية المتحدث معه، ويعتبر هذا الجهاز همزة وصل بين الكمبيوتر والمحمول والتليفون.

الجد المثالى / الأبناء الموهوبين يكرموا لأول مرة فى عيد الأسرة

أقامت جمعية تنمية المجتمع للضباط بمصطفى كامل احتفالية عيد الأسرة مارس ٢٠٠٣ بنادى الفتيح، وقد قام اللواء أ ح/ محمد الديب بتكريم كل من الجد المثالى لعام ٢٠٠٣ وقد فاز بها اللواء أ ح/ فؤاد يس، والأم المثالية وقد فازت بها السيدة/ ليلى عوس، والأب المثالى وقد فاز بها اللواء مهندس/ عثمان إدريس، وقد مثلت الأسرة المثالية السيدة / تهانى هندى، حرم محمد شريف من أبطال شدوان ووالدة رانيا و رباب و عادل، كما فاز الأبناء الموهوبين بجوائز عام ٢٠٠٣ وهم أيمن حسن الهاكع وأميرة حسن الهاكع وفريدة أحمد الديب.

شركة النقل البحرى
شركة المستودعات المصرية العامة





الشركة الحاصلة على شهادة الأيزو ٩٠٠٢

تعلن عن تشغيل الميناء الجاف بمنطقة النوبارية - غرب الإسكندرية
قيمة إقتصادية وحضارية مضافة لمحافظة الإسكندرية

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة

بدعوة السادة العملاء ورجال الأعمال والمستثمرين وملاك السفن ووكلاء الخطوط الملاحية بموانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس
إلى الميناء الجاف بمنطقة النوبارية غرب الإسكندرية الكيلو ٣٧ طريق إسكندرية - القاهرة الصحراوى

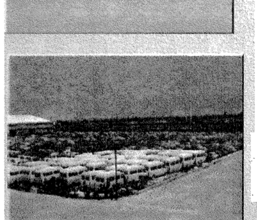
حيث يقدم الميناء الجاف الخدمات التالية:

- ★ خدمة التخزين الجمركى للسيارة الواحدة بجنيه واحد فى اليوم بالساحات المكشوفة وخمسة جنيهات داخل المخزن
- ★ خدمات تكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت
- ★ خدمات تكاملية للبضائع الواردة على السفن بنظام المشارطة بتوفير خدمة التخليص الجمركى والشحن والتفريغ
- ★ والنقل من السفن إلى كافة إنحاء جمهورية مصر العربية.
- ★ خدمات التخزين للسيارات بنظام الإفراج المؤقت (التربتيك)
- ★ خدمات التخزين والتحميل والتعتيق والفرز والوزن.
- ★ خدمات النقل بين الميناء الجاف وكافة أنحاء جمهورية مصر العربية.

ويحتل الميناء الجاف مركز الصدارة بين الموانى الجافة بجمهورية مصر العربية حيث اجتمعت فيه المميزات التالية :

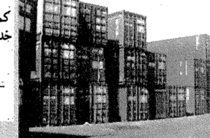
- الميناء الجاف على شبكة مواصلات برية ونهرية وسكك حديدية بما يوفر وسيلة النقل السهل والرخيصة.
- مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان.
- توافر مساحات مغلقة للتخزين حوالى ٣٢٠٠٠ متر مربع موزعة على أربعة مخازن مجهزة.
- موازين يسكول أرضي حمولة ٨٠ طن.
- توافر الإدارة الجمركية داخل الميناء الجاف.
- توافر عناصر الأمن بالميناء الجاف.
- أسوار وأبراج حراسة.
- نقطة شرطة مستقلة.
- شبكة إطفاء آلية تغطى أرجاء الميناء الجاف.
- مصدر مياة تبادلي يخدم شبكة الإطفاء.
- مصادر طبيعية للمياة والكهرباء.
- إضائة تغطى كافة أرجاء الميناء الجاف.
- وحدة إسعاف وإطفاء سيارة.

وتوفر شركة المستودعات المصرية العامة الأطقم الفنية المدربة على كافة عمليات التخزين.



كما تضع إمكانيات أسطولها الضخم من المعدات فى خدمة عملائها بالميناء الجاف بتوفير المعدات التالية:-

- ٧٩ سيارة نقل حملات من :١٢: ٣٠ طن
- ١١٣ ونش شوكة حولات من: ٣: ٣٥ طن
- ٢٣ ونش رافع حمولات من : ١٠: ٤٠ طن فضلا عن سيارات القلاب واللوادر.



ترحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالكيلو ٣٧ طريق اسكندرية / القاهرة الصحراوى

للاستعلام : المركز الرئيسى داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية : تليفون: ٤٨٠٢٢٧٦ - ٤٨٠٤٦٢١ فاكس ٤٨١٩٥٩١



ميناء إليكترونى فوق أنقاض الروتين

★★
لا وجود لإكراميات أو نثريات بميناء السخنة
★★
إذا قدم لك المستخلص الجمركى بيان بأية إكراميات إتصل فوراً بشركة تنمية ميناء السخنة على التليفونات الآتية:
السخنة :٧١٠٠٧١-٠٦٢
القاهرة :٤١٤٩٩٤٤-٠٢
موبايل :٢١٠٥٤٥٧-٠١٢

البـــــــداية

فى عام ٢٠٠٢ يصل عرض قناة الدخول إلى ٣٥٠ متراً ويكفى هذا العرض لملاحة الطريق المزدوج.
أما حوض الميناء فيبلغ عمقه ١٧ متراً وهو عمق كاف لسفينة تحمل أكثر من ٨٠٠٠ حاوية مكافئة وحمولة تصل إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.
إن التسهلات المتاحة حالياً تتضمن محطات حاويات ومحطات أسمدة وبضائع عامة ومحطات لبضائع الصب، أما عن التوسعات الأخرى التى يتم التخطيط لها مستقبلياً فهى تتضمن محطات لتصدير الأمونيا وحقول من حاويات السوائل ومحطات للدواجن والماشية.

٢٠٠٥

بحلول عام ٢٠٠٥ سيضاف محطتين للمنتجات الزراعية والبضائع السائلة ومن المتوقع أن تصل محطات الحاويات فى نفس العام إلى تداول مئات من الآلاف مما سيتطلب إنشاء مركز لوجيستى لخدمة مثل هذا الحجم من التداول.

٢٠١٠

سوف يتم إنشاء حوضين جديدين ليتلاءمان مع التوسع فى كم الخدمات التى يتم تقديمها للبضائع السائلة والزراعة. بالإضافة إلى بناء محطات جديدة لبضائع الصب الجافة والحاويات والبضائع العامة. أما بعد عام ٢٠١٠ فسيكون التركيز على رفع القدرة الإستيعابية للحاويات والمركز اللوجيستى فى المنطقة الغربية من الميناء، هذا ويترك المخطط العام المجال مفتوحاً لمد التوسعات فى ميناء السخنة حتى بعد عام ٢٠٢٠.

٢٠٢٠

سوف يكون ميناء السخنة معداً لنقل البضائع من السفن إلى المناطق الخلفية والعكس بالكميات الكبيرة المطلوبة فى عام ٢٠٢٠، كما توضح الخطة أن ميناء السخنة سيحتل عندئذ مكانة رفيعة من الناحية المالية والإدارية على خريطة موانىء نقل البضائع لما يحتويه من كافة المتطلبات الحديثة بدءاً من البنية الأساسية إلى التسهيلات والخدمات وأنظمة المعلومات ووسائل الاتصالات المتطورة التى لا يمكن الاستغناء عنها لمساعدة تدفق السلع والبضائع.

التوقعات لعام ٢٠٢٠

إن تقدير حجم البضائع المتوقع تداولها عبر ميناء السخنة يمثل الأساس الذى بنى عليه المخطط العام .. وقد بنى هذا التقدير انطلاقاً من مؤشرات التنمية الاقتصادية فى مصر والتى تعد جيدة ومشجعة على المدى الطويل بسبب استمرار سياسات التنمية والإصلاح الإقتصادى وتحرير التجارة وعلى الرغم من ذلك فقد أخذت خطة التطوير فى الإعتبار وجوب الاستعداد لمختلف الإحتمالات من خلال وضع خطط عمل تراعى حالتى التوقع الأدنى والتوقع الأقصى ومثل هذا الاستعداد إنما يؤكد على مرونة خطة تطوير ميناء السخنة ومركز اللوجستيات وقدرتها على التلاؤم مع كافة المتغيرات.
بناء على التوقع الأقصى فسوف يزداد حجم الشحن بثبات ليصل إلى ٩٠ مليون طن عام ٢٠٢٠.
وبالنظر إلى اختلاف أنواع البضائع، تشير التوقعات إلى تداول البضائع الموضحة أدناه فى عام ٢٠٢٠ عبر ميناء السخنة.

* أكثر من ٤ ملايين حاوية مكافئة * أكثر من ١٠ ملايين طن من المنتجات الزراعية.
* حوالى ١٠ ملايين طن من بضائع الصب الجاف. * حوالى ٣٠ مليون طن من البضائع السائلة.
* مليون طن من البضائع العامة.

من المتوقع أن يتطلب تداول البضائع بحلول عام ٢٠٢٠ أكثر من ٨٠٠٠ سفينة تتراوح ما بين حاويات صغيرة إلى حاملات بضائع تصل حمولاتها إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.
وسوف يشهد ميناء السخنة خلال نفس العام حركة واسعة بمعدل سفينة كل ساعة.
أما عن حركة المرور البرى فى الميناء فمن المتوقع أن تصل فى عام ٢٠٢٠ إلى ١٠,٠٠٠ سيارة نقل وحوالى ٥٠٠٠ سيارة ركاب يومياً .. وبالنسبة إلى حركة مرور السكك الحديدية، فقد تصل فى نفس العام إلى ١٠٠ عربة قطار يومياً لتأمين حركة مرور المناطق الخلفية للسفن.

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجمارك والجهات الرقابية

للإقرار الجمركى (الشهادة) ويحصل الإقرار على رقم ٤٦ فى الحال ثم يقوم الموظف بطبع الإقرار والحصول على توقيع صاحب الشأن أو مندوبه على صحة البيانات.
وفى حالة وجود فحص رقابى يتم طبع استمارة الفحص فى الحال.

* فى حالة طلب النظام الآلى الجمركى عرض أحد الأصناف للفحص الظاهرى أو المعملى يقوم مكتب الخدمة بطبع استمارة فحص موحد آلياً وتصوير صور من المستندات لتجهيز ملف آخر للهيئة الرقابية.
* يقوم موظف مكتب الخدمة بتسليم الملفين إلى مكتب الاستلام المتواجد به موظف جمركى وموظف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.
* يقوم موظف الجمارك بتنظير محتويات ملف الهيئة كصورة طبق الأصل من ملف الجمارك.
* بعد مراجعة المستندات يتم تخريم الملفين ومحتوياتهما بخرامة إليكترونية برقم الإقرار الجمركى السابق الحصول عليه (مثل جواز السفر) ويصدر النظام الآلى الجمركى ايصال استلام مميكن بالمستندات يحمل رقم الإقرار الجمركى ويسلم إلى موظف مكتب الخدمة ليسلمه بدوره إلى صاحب الشأن.
* يقوم كلاً من موظف الجمارك وموظف هيئة الرقابة بتسليم الملفات لمدير التعريفة ومدير منفذ الرقابة ومن خلال قاعدة بيانات واحدة يعمل الطرفان عليها يتم تحديد موعد المعاينة واللجنة المشتركة للمعاينة واختيار الحاويات المراد معاينتها أو فحصها.
* يجلس صاحب الشأن أو المستخلص الجمركى فى مكتب الاستقبال بعد استلامه لإيصال استلام الملف ليتابع مراحل إنهاء الإجراءات من خلال الشاشات الإليكترونة الثلاث المعلقة التى تخطره، بأى طلبات أخرى للجمارك، وتحدد له ميعاد المعاينة ومطالبته بسداد الرسوم فى البنك ثم تخطره تلك الشاشات بالإفراج الجمركى والصرف وجميعها تتم من خلال الشاشات الإلكترونية الثلاث الموجودة فى مكتب الاستقبال.
* وفى نفس الوقت يتلقى صاحب الشأن أو مندوبه رسائل إليكترونية عبر تليفونه المحمول السابق تسجيله على الإقرار الجمركى تخطره بمواعيد الكشف أو قيمة الرسوم المطلوب سدادها وكذا الإفراج النهائى.
* ويمكن لصاحب الشأن أو المستخلص الجمركى أن يتابع الإجراءات الجمركية من خلال التليفون المحمول وفقاً للأكواد المعلنة.
* يقوم النظام آلياً باختيار عشوائى للحاويات المراد معاينتها بالطرق العادية أو باستخدام أجهزة الكشف بالأشعة بمعرفة الجمارك أو فصحها بمعرفة الهيئة الرقابية.
* يرسل النظام الجمركى رسالة إليكترونية إلى مدير عمليات الشركة Operation Manager بأرقام الحاويات المراد معاينتها وموعد معاينتها وفحصها لنقلها من داخل المحطة إلى ساحة الكشف والمعاينة بل موعد المعاينة.
* فى الميعاد المحدد لعمليات المعاينة والفحص تخصص الشركة سيارة للجنة المعاينة والفحص الموحدة من الجمارك وهيئة الرقابة وفى وجود صاحب الشأن أو مندوبه للدخول إلى ساحة المعاينة والفحص بالميناء للقيام بعمليات المعاينة (وتلك هى المرة الوحيدة التى يلتقى فيها صاحب الشأن أو مندوبه برجل الجمرك أو الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات).
* بعد عمليات المعاينة تحدد الرسوم الجمركية والضرائب ويرسل النظام الجمركى آلياً رسالة عبر الشاشات الموجودة بمكتب الاستقبال وشاشات التليفون المحمول تطلب من صاحب الشأن التوجه لسداد الرسوم الجمركية المبينة على التليفون المحمول. وفى نفس الوقت ترسل الرسوم والضرائب المستحقة على صاحب الشهادة الجمركية.
* يتوجه صاحب الشأن لاستلام مطالبة السداد من مكتب الخدمة ويتوجه للبنك الموجود داخل المجمع لسداد رسوم الجمارك ورسوم الفحص للهيئات الرقابية.
* بسداد الرسوم الجمركية واستلام إيصالات السداد البنكية يخطر البنك الجمارك آلياً بعملية السداد للرسوم الجمركية والضرائب ليتم الإفراج الجمركى ولا يعتبر الإفراج نهائياً إلا بالإفراج الرقابى إنتظاراً لنتائج تحليل عينات سواء كانت غذائية أو صناعية إن وجدت.
* بصدور الإفراج النهائى عن البضائع يقوم النظام آلياً بإخطار كافة المنافذ الجمركية بالميناء وساحة الحاويات والمخازن والميزان بالإفراج عن البضاعة وهنا تصدر فاتورة آلياً بمستحقات الساحات والمخازن لشركة السخنة من خلال مكتب الخدمة ليتسلمها العميل ويقوم بسدادها بالبنك.
* تتم كافة المعاملات المالية من خلال فرع البنك الموجود داخل المجمع بديلاً عن صرافى كافة الجهات العامة فى الميناء، ويحصل العميل على إيصالات السداد البنكية بديلاً عن القسيمة الحكومية السابق التعامل بها.
* تغطى الكاميرات جميع الأرصفة أو الساحات والمخازن طوال ٢٤ ساعة.
* عدم السماح للسيارات الملاكى بالدخول إلى الميناء.
* عدم السماح لسيارات النقل بالدخول للميناء إلا لعمليات التحميل أو التعتيق للحاويات أو البضائع السابق إخطار المنافذ بصرفها أو دخولها.
* دخول سيارات النقل بتصاريح ممغنطة لفتح البوابة وتصدر باسم السائق وليس السيارة.



يرى المستقبل بعيون إلكترونية

* دخول الأفراد بتصاريح يومية ممغنطة وببصمة الإصبع عبر بوابات اليكترونية لعبور الأفراد.
* أخصصت الشركة لكل محطة تشغيل ميكنة اليكتروني خاص بها.
* منعاً لأى تأخير أو معوقات عند الصرف تم إدراج كافة مصاريف الخدمات الإضافية ضمن فاتورة الرسوم الجمركية مثل النوبتجيات وخلافه.
* جارى التنسيق مع الجمارك فى الوقت الحالى لتشغيل ورادى على مدار ٢٤ ساعة تقوم بعمليات إدراج، معاينة، توريد، إفراج وصرف.
* وفرت الشركة للجمارك كافة التجهيزات ووسائل الاتصال الحديثة حتى توفر لرجل الجمارك المناخ الملائم ليمارس عمله وتمكنه من تطبيق النظم الإليكترونية للإجراءات فى هدوء.
* لأول مرة فى موانى مصر يستخدم نظام تبادل المعلومات اليكترونياً فى EDI تبادل الرسائل اليكترونياً بين الأجهزة العاملة فى الميناء وبين المتعاملين وملاك السفن والوكلاء الملاحين.
نستقبل الجمارك منافستات البضائع (قوائم الشحن) من الوكلاء الملاحين بنظام الـ EDI فى وقت قياسى لا يتعدى ٣ دقائق لمنافستو مكون من ٤٠٠ صفحة ويحتوى على ٦٥٠ بوليصة بكافة بياناتها والذى يحتاج إلى ٤ أيام لإدراجها آلياً.
* تستقبل منافستات البضائع باللغة الانجليزية الواردة بها من الخارج وعدم ترجمتها للعربية.
* إلى أن يتم صدور القانون التوقيع الاليكترونى وبالتنسيق مع الجمارك تستمر التوكيلات الملاحية فى تسليم نسخة ورقية من المنافستو معتمدة إلى جانب إرسال بيانات المنافستو اليكترونياً بنظام EDI.
* ولتحقيق نظام الإجراءات الجمركية المسبقة يكون ارسال بيانات المنافستو اليكترونياً تباعاً على أن تستكمل بصفة نهائية بوصول الباخرة وخلال المهلة القانونية على أن تسلم نسخة ورقية فى نهاية اسنكمال بيانات منافستو الباخرة.
* لأول مرة فى مصر والعالم تستخدم خدمات التليفون المحمول فى نقل البيانات والرسائل بين الجمارك والمتعاملين لمتابعة سير الإجراءات الجمركية.
* لأول مرة فى الجمارك المصرية تستخدم مكاتب خدمة المتعاملين والشاشات الاليكترونية المضيئة فى مخاطبة المتعاملين مع الجمارك للوقوف على سير الإجراءات الجمركيه .

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجهات الرقابية
(الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات)

* بالتنسيق الكامل بين الشركة والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، قامت الشركة بميكنة نظام الإجراءات للهيئة حتى تتم كافة المراجعات من خلال النظام الآلى.
* تقوم الشركة فى الوقت الحالى بإنشاء معمل للتحليل على أعلى مستوى داخل الميناء لسرعة الفحص والتحليل وإصدار النتائج والإفراج الرقابى.
* وإلى أن يتم تشغيل المعمل خصصت الشركة داخل الميناء غرفتين أحدهما لتجهيز العينات الغذائية وتكويدها قبل إرسالها إلى المعامل الخارجية والأخرى للعينات الصناعية للتسجيل والتكويد قبل ارسالها إلى المعامل الخارجية.
* خصصت الشركة سيارات لنقل العينات فوراً إلى المعامل الخارجية بصحبة مندوب من الهيئة لتسليمها توفيراً للوقت والجهد وسرعة وصول النتائج.
* خصصت الشركة سيارة ثلاجة لنقل العينات الغذائية القابلة للتلف إلى المعمل.
* تم وضع برنامج خاص لتكويد العينات.
* ولأول مرة تعمل كلاً من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ضمن قاعدة بيانات آلية واحدة لتسهيل الإجراءات وتبادل المعلومات اليكترونيا فيما بينهم والشركة.
* يتم الإفراج تحت التحفظ بعد سحب العينات شرط استيفاء المستندات والفحص الظاهرى.
* تقبل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات شهادات الفحص المسبق التى تتم فى الخارج على السلع الصناعية الصادر بها قرار وزير التجارة الخارجية وذلك لتسهيل عمليات الإفراج الرقابى فى الحال.
* أولوية الإفراج للسلع الغذائية الواردة فى حاويات مثلجة.
* أولوية المعاينة والإفراج للمواد الخام الواردة للمصانع.

دليل الرسائل القصيرة (SMS) للاستعلام عن البضائع والإجراءات الجمركية بالتليفون المحمول بميناء السخنة

اولا: موعد فحص الرسالة

إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين بموعد فحص الرسالة (موعد لجنة الفحص المشتركة من الجمارك والهيئات الرقابية) كما هو مبين فى المثال الآتى:

[01-123456]- on DD-MM-YYY NO.123456[2002-02]
appointment for your declaration scheduled an inspection ap Sokhna Custems at HH:MM

ثانيا:الشهادة جاهزة لسداد الرسوم

كما هو الحال فى الرسالة السابقة، إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين الرسوم المطلوب سدادها على الشهادة الجمركية كما هو مبين فى المثال التالى :

eend of [LE123456.99] plus LE Customs requests the paym Sokhna
[2002-02-01-123456] for you declaration no. 123456 ١٢٣٤٥٦.٩٩

ثالثا: وسائل الاستعلام

يمكن للمتعامل مع الجمرك بميناء العين السخنة الاستعلام عن حالة الشهادة الجمركية وللاستعلام يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة SMS بالشكل التالى:

Qxx declaration no

حيث xx تمثل رقم الإستعلام و declartion no تمثل رقم الشهادة الوارد (رقم ٤٦)على الرقم التالى٢٤٤٥١٢٣ -١٢ .

الإستعلام عن رسوم شهادة جمركية

للإستعلام عن رسوم شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح عالية كما هو موضح بالمثال التالى:

Q01 191160 حيث ١٩١١٦٠ يمثل رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن رسومها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

for your declaration no. 191160 Taxes and Charges
[123456.99 plus LE 123456.99] [2002-0--01-191160]are[LE]

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية

للإستعلام عن حاله شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح السابق كما هو موضح بالمثال التالى:

Q02 191160 ١٩١١٦٠ هو رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن حالتها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

[2002-02-01-191160] is status of your declaration no. 191160
Customs System Status Report Sokhna

حيث Status هى : * Data Entry phase
Review & Inspection Phase • Document • Final Review Phase
•Ready for payment •Paid &cleard •Pending settlement of Dispute

الإستعلام عن تاريخ تطبيق التعريفة (تطبيق القوانين الجمركية): Q03 191160
يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

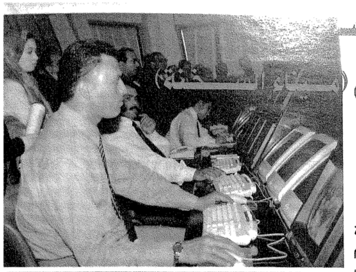
for your declaration no. 191160 Tariff Application Date 46 [-01-191160] is
DD-MM-YYYY[2002-02]

الإستعلام عن تاريخ وموعد الفحص: Q04 191160

يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى: on DD-MM-YYYY at HH:MM
191160[2002-02-01-191160] ttment for your declaration no. scheduled an inspection appoin Sokhna Customs

صرف البضائع بعد الحصول على الإفراج النهائى

ويخضع لبرنامج اليكترونى آخر معمل به الميناء يسمى NAVIS.
يتقدم سائق الناقلة إلى مكتب التصريح الخاص بالشركة PRE CHECK OFFICE ومعه الإفراج الجمركى لبدء عمليات تحمل الحاوية.
* يقوم المكتب بمراجعة موقف الحاوية على جهاز الكمبيوتر للتأكد من الإفراج الجم وتحصيل كافة مستحقات الشركة.
* بعد التأكد من تحرير الحاوية RELLEASING يقوم بادراج بيانات البوليصة والحاوية على الجهاز وإدراج العملية برقم تسلسل يسمى .BAT.NO وتخطر بالبيانات اليكترونيا كلاً من البوابة والميزان وساحة الصرف.
* يسلم للسائق لوحة عليها الرقم BAT NO ويضع فى مقدمة السيارة.
* تتقدم الناقله إلى بوابة الميناء ويصرح لها بالدخول.
* تتوجه الناقلة إلى الميزان الاليكترونى ليدخل الوزان رقم اللوحة المعلقة على الناقلة تظهر له بيانات العملية ويقوم بوزن الناقلة فارغة مسجلة ما يعرف بالوزنة الأولى وتستخرج من الميزان ما يسمى بكارتة الصرف تسلم لسائق المركبة.
* تتوجه الناقلة إلى ساحة الصرف يستقبلها كاتب ساحة ليوجهها إلى الآلة الرافعة المخصصة والمجهزة بجهاز اليكترونى مرتبط اليكترونياً بعمليات تخطيط وتستيف الساحات.
* يقوم سائق الآلة الرافعة بإدخال رقم اللوحة الموجودة على السيارة .BAT NO على الجهاز الإلكترونى ليظهر لسائق الرافعة مكان تستيف الحاوية ليتوجه إليها على الفور لإحضارها وتحميلها على الناقلة.
* تتوجه الناقلة بعد التحميل إلى الميزان مرة أخرى للوزنة الثانية لاستخراج الصافى بعد خصم حمولة المركبة فارغة ووزن الحاوية الفعلى ليتحدد صافى حمولة المركبة بالوزن الفعلى للبضائع ويستخرج علم الوزن الذى يسلم للبوابة الجمركية اليكترونياً وبدوياً.
* بخروج الحاوية من بوابة الميزان يسجل النظام خروج البضاعة والحاوية من الميناء فيما يعرف SHEET OUT



وما زالت الزيارات تتوالى لمشـ

ميناء القرن (

الأنبهار سيد الموقف....

تمنيات بتعميم التجربة .....

دعوات بأستمرار التميز ....

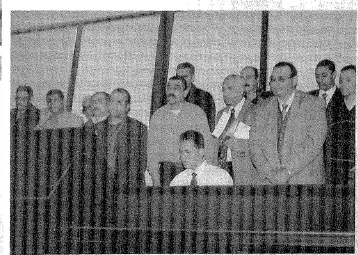
قامت شعبة خدمات النقل الدولى بزيارة لميناء السخنة وكان فى مقدمة الزائرين نخبة من أعضاء مجلس إدارة الشعبة برئاسة اللواء / مازن نديم نائب رئيس مجلس الإدارة ممثلاً للسيد اللواء/ محمود السماك رئيس مجلس الإدارة و السيد / عبد العال على عبد العال عضو مجلس الإدارة والسيد المهندس / مدحت القاضى سكرتير عام الشعبة والسيد الأستاذ/ عصام الشاذلى عضو مجلس الإدارة والسيد الأستاذ/ وليد بدر عضو مجلس الإدارة وممثلون عن ستين شركة أعضاء بالشعبة

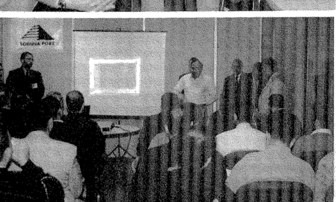




الأستاذ / عمر توفيق نائب رئيس مجلس الإدارة يرحب بالسيد اللواء/ مازن نديم نائب رئيس مجلس إدارة الشعبة





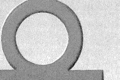
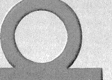
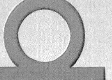






ABOU SIMBEL & THEBES SHIPPING AGENCIES CO.

ABOU SIMBEL TEMPLE






الربان/ عاطف حسن مرونى
رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة
للنقل البحرى والبرى

محاسب / محمد عبد العزيز فضالى
رئيس مجلس الإدارة
والعضو المنتدب

وهى إحدى الشركات الكبرى فى مجال التوكيلات الملاحية
والرائدة فى مجال السياحة والتخليص
تأسست سنه ١٩٦٧

تقدم الشركة خدمات مميزة فى المجالات الآتية

- الوكالة عن السفن الأجنبية بموانئ الإسكندرية والدخيلة وأبو قير ودمياط.
- ربط البضائع على السفن لجميع دول العالم.
- أعمال السمسرة البحرية.

والشركة تتعامل مع الخطوط الملاحية و الشركات الآتية :

- MITSUI O.S.K. LINE LTD.
  TOKYO - JAPAN
- NAFTOMAR SHIPPING AND TRADING CO
  ATHENS - GREECE
- HIND MARITIME ENTERPRISESS S.A.
  PIRAEUS - GREECE
- AMERICAN PRESIDENT LINES CARRIERS (APL)
- TOTAL- TRANSPORTATION LINE -PIL



تقدم طيبة للسياحة خدمات مميزة فى الآتى :

١- حجز تذاكر الطيران والبواخر لكافة الخطوط العاملة بمصر أو لجميع أنحاء العالم.
٢- القيام بتنظيم السياحة الداخلية إلى كافة الأماكن والمزارات داخل مصر.
٣- القيام بتنظيم رحلات الحج والعمرة على أعلى مستوى وبأقل الأسعار.
٤- الإستعداد التام لتنظيم الرحلات الخارجية والداخلية للشركات والنوادى والنقابات والأفواج الجماعية.
٥- الإستعداد التام للقيام بأعمال الإستقبال والتسفير من المطار لمقر الإقامة والعكس لأنحاء الجمهورية.
٦- خدمة مميزة لأطقم البواخر بموانئ الإسكندرية ودمياط.

ويقدم مكتب التخليص بأسعار منافسة للسادة عملائنا الكرام

- خبرة فى أعمال التخليص الجمركى وأعمال الترانزيت لأكثر من ثلاثين عاماً.
- خطاب ضمان مصرفى لدى الجمارك لتغطية جميع أعمال الترانزيت.
- خدمات متميزة للوكلاء الملاحيين والملاك للرسائل الواردة برسم البواخر.
- التخليص الجمركى والنقل من الباب للباب لكافة أنواع الحاويات.



Head Office

3/5 Abid st. - Telex: 54491 N.P 21519
Cable : MARSIMBLE Fax.: 4834028
Tel.: 48322021/29 - 4808935 - 4807320
E-MAIL abusimbl@internetalex.com
http://www.marsimbl.com

المركز الرئيسى

٣ / ٥ أديب - إسكندرية
أبو سمبل : تلكس ٥٤٤٩١ رقم بريدى ٢١٥١٩
تلغرافياً مارسمبل -فاكس ٤٨٣٤٠٢٨
تليفون : ٢٩ / ٤٨٣٢٠٢١ - ٤٨٠٨٩٣٥ - ٤٨٠٧٣٢٠

THEBES TOURISM 24 saad zaghloul st.ALEXANDRIA
Tel.: 4805799 - 4805716 Fax: 03-4807734
Cairo Airport Arrival terminal (1) Tel.: 2653668 - 4180563
Fax: 02-4180563 Tel Ext 3668
CLERANCE OFFICE 24 saad zaghloul st. Tel . Fax. 4809210

طيبة للسياحة ٢٤ شارع زغلول - الإسكندرية
ت: ٤٨٠٥٧٩٩ - ٤٨٠٥٧١٦ فاكس : ٠٣-٤٨٠٧٧٣٤
مطار القاهرة الدولى - صالة الوصول رقم (١)ت: ٢٦٥٣٦٦٨ - ٤١٨٠٥٦٣
فاكس : ٠٢-٤١٨٠٥٦٣ تليفون داخلى : ٣٦٦٨
مكتب التخليص ٢٤ شارع سعد زغلول ت / فاكس ٤٨٠٩٢١٥

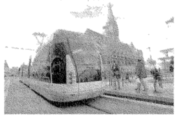


منوعات فرنسية بـ عربية

خط الترام الجديد الخاص بمدينة «كان» وضواحيها

بعد اثنا عشرة أعوام من الدراسة وعامان من العمل، امتلكت مدينة «كان» في مقاطعة نورماندى والتى يبلغ عدد سكانها ٢٥٠٠٠٠ نسمة تراماً جديداً على عجل مزود بوسائد هوائية. ويتم التحكم في هذا الترام كهربائياً ولذلك فهو لا يسبب أى تلوث للبيئة. ويندمج هذا الترام بهدوئه وجاذبيته داخل النظام الحالى المتواجد داخل المدينة.

ويتكون هيكل هذا الترام والذى يبلغ طوله أربعة وعشرون متراً ونصف من ثلاث عربات ترتبط سوياً بمفصلات وهى ذات قدرة استيعابية تصل إلى ١٥٠ راكب. وتصل سرعته التجارية المتوسطة إلى ٢٠ كم في الساعة وبذلك يكون أسرع من الأوتوبيسات الحالية بنسبة ٣٠٪. ويجتاز الترام في ثلاثين دقيقة مسافة ١٥،٧ كم من الخط وفقاً للمحور الشمالى / الجنوبى مروراً بـ ٣٤ محطة تبلغ المساحة بين الواحدة والأخرى من ٣٠٠ إلى ٤٠٠ م.



ويعتبر هذا الترام اقتصادياً إذ أن تكلفته أقل من الترام التقليدى بنسبة تصل إلى ٤٠٪ أى ١٥ مليون يورو للكم بدلاً من ٢٠ مليون. وتسمح له قدرته على صعود مرتفعات تصل إلى ١٣٪ بالسير في مناطق حساسة في مركز المدينة أو الأحياء القديمة.

لقاح فعال ضد الأمراض التى تصيب محصول القمح

توصلت المعامل الفرنسية في الـ CNRS و Goëmar إلى اكتشاف مادة طبيعية جديدة مستخلصة من أحد أنواع الطحالب حيث تتمتع بالقدرة على تنشيط نظام الدفاع المناعى للنباتات. وقد تم استخدام هذا الجزيء في تصنيع مادة جديدة مضادة لفطريات القمح حيث تم طرحها في الأسواق الفرنسية. ومن ثم تعد هذه الخطوة هى الأولى من نوعها على المستوى العالمى.

وبذلك سيمكن المزارعون الفرنسيون ابتداء من هذا العام من حماية محاصيل الحبوب من الأمراض وذلك من خلال استخدام منتج جديد كلياً مرتكز على مادة مستخلصة من أحد الطحالب البحرية والتى تعمل على حث الأنظمة الدفاعية الطبيعية للنباتات. فعلى نقيض خواص مضادات الفطريات الأخرى المستخدمة حتى وقتنا الحالى، فإن مبدأ هذه المادة لا يتمثل في مكافحة الفطريات الضارة ولكن يهدف إلى إجراء تنشيط مباشر لآليات الدفاع الخاصة بالنباتات. وبالتالى تعمل هذه المادة كلقاح للنباتات.

وقد تم رسمياً في أكتوبر ٢٠٠٢ اعتماد هذه المادة النشطة المعروفة باسم Laminarine / glucane β-1.3-1.6 والتى تم التوصل إليها من قبل مركز الـ CNRS بالشراكة مع المعمل الخاص Goëmar. وقد تم تسويقها في فرنسا تحت الاسم التجارى Iodus 40.

SARGA: جهاز جديد لنقل قراءات العدادات عن طريق شبكة GSM

أعلنت شركة ABIL عن إنتاج وحدة حديدة لنقل قراءات العدادات عن طريق شبكة GSM. وقد أطلق على الوحدة الجديدة اسم SARGA. وفى خطوة هى الأولى من نوعها، استطاعت الشركة تصميم وحدة إرسال للقراءات بهدف نقل البيانات الخاصة بمختلف العدادات عن طريق شبكة GSM (بيانات عن القراءة، رقم العداد وتاريخ القراءة) بالنسبة لعدادات الغاز والطاقة والمياه) وذلك في إطار تكلفة شديدة المنافسة.

ومن هنا يتمتع هذا المنتج بكونه مبتكراً نظراً لأنه يتم توصيله بوحدة بث الترددات الضعيفة للعدادات مع إرسال رسائل قصيرة من نوع (Short Message Service) SMS وذلك وفقاً لتواريخ وتوقيتات محددة من قبل المستخدم. وتجدر الإشارة إلى أن إرسال تلك الرسائل إلى نظام الحسابات يتم عبر شبكة GSM. وبالتالى لم تعد هناك أى ضرورة لإجراء أى إنتقال إلى منازل المواطنين أو مقر الشركات نتيجة لهذا النظام المبتكر.

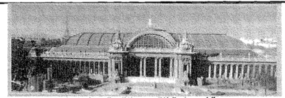
وبفضل شغله لحيز ضئيل وحصوله على شهادة الأمان الأساسى، يتمتع جهاز SARGA بإمكانية وضعه مباشرة في منطقة الغاز. إلى جانب ذلك يوفر جهاز SARGA صلاحية عمل ذاتى لمدة عشر سنوات نتيجة لكفاءته ونظامه الخاص في إدارة طاقة البطاريات.

هذا ويتميز تركيب وتشغيل جهاز SARGA بالبساطة. إذ تتم عملية ضبط المعايير عن طريق استخدام وظيفة الـ Hyper Terminal الموجودة في جميع أنظمة تشغيل الـ Windows مما لا يستلزم استخدام أى برنامج مخصوص. ومن خلال تصميمه لخدمة مواقع العمل فإن عملية التركيب تتم في بضع دقائق عن طريق حاسب شخصى PC دون الاحتياج لأى أداة أخرى.

ثمانمائة شركة متخصصة في العلامات التجارية لموزعى المواد الغذائية والـ DPH يجتمعون في باريس يومى الأول والثانى من إبريل ٢٠٠٣

سيقام في باريس يومى الأول والثانى من إبريل ٢٠٠٣ المعرض الثانى للعلامات التجارية الخاصة بموزعى المواد الغذائية والـ DPH (العقاقير والعطور والصحة). وسوف يقام المعرض في Paris-Expo عند باب فرساى (Versailles).

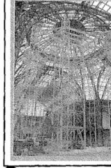
ومن المقرر أن يشارك في المعرض ثمانمائة عارض متخصص في تطوير العلامات التجارية للموزعين. ويمثل العارضون أكثر من عشر دول مختلفة (ألمانيا، إنجلترا، بلجيكا، إيطاليا، فرنسا، المغرب، تونس، روسيا، بلغاريا، الولايات المتحدة الأمريكية ...). وسوف يعرض المشاركون إنتاجهم من خلال أجنحة المعرض الوطنية أو الفردية



وقف عملية الترييح التى تعرض لها مبنى القصر الكبير "Grand Palais" بباريس

تم إنشاء «القصر الكبير» (Grand Palais) بباريس عام ١٨٩٧ على أيدى مهندسى المعمار: «دوجلان» (Doglane) و «لوفيه» (Louvet) و «توماس» (Thomas) و «جيرو» (Girault). وكان الهدف من إنشاء هذا القصر هو إقامة المعرض العالمى عام ١٩٠٠ بالإضافة إلى كونه قصراً للفنون الجميلة.

وكان البرنامج المعمارى لهذا المشروع يشتمل أيضاً على إنشاء جسر «ألكسندر الثالث» (Alexandre III) و «القصر الصغير» (Petit Palais). ومنذ عام ١٨٩٨ تم اتخاذ القرار بالاحتفاظ بهذين الأثرين وتأجيل تنفيذهما إلى ما بعد افتتاح هذا الأثر الكبير. وكان على «القصر الكبير» (Grand Palais) أن يضم عدداً من الصالونات. ويقام في ساحته مسابقات للخيول. وعقب الفيضان الذى تعرضت له البلاد عام ١٩١٠ بدأت تظهر على مبنى القصر آثاراً لإختلال ما في أنظمة البناء. وبالفعل تبين أنه تم تشييد القصر على ضفاف نهر «السين» (La Seine) حيث تم بناؤه على ثلاثة آلاف وثلاثمائة عمود خشبى (وذلك في الجزء الجنوبى من القصر). وقد كان هذا النظام في البناء متبعاً آنذاك خاصة في الأراضى المشبعة بالمياه. ولكن هذه التقنية في البناء ليست مجدية إلا في حالة بقاء هذه الأعمدة مغمورة بالمياه. إلا أن التغيرات الطبيعية التى يتعرض لها النهر أدت إلى حدوث انخفاض في منسوب المياه مما أدى إلى تلف الأعمدة الخشبية وتسبب بدوره في حدوث هبوط للمبنى بنسب مختلفة في جوانبه (ويتراوح هذا الهبوط ما بين عشرة إلى اثنى عشر سنتيمتراً). وكان سقوط مسماراً من هيكل المبنى عام ١٩٩٣ بمثابة ناقوس الخطر الذى دفع لاتخاذ إجراءات لاغلاق المبنى وإعادة تهيئته للاستخدام. ومثل هذه المهمة المعقدة تحتاج إلى إيجاد خبرة حقيقية.



★ نشاط مكثف للإتحاد العربى لغرف الملاحة هذا العام

★ الأردن تستضيف القمة القادمة

وافق مجلس إدارة الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية الذى عقد مؤخراً بلبنان على إقرار خطة عمل الاتحاد للعام الحالى والتى تضمنت عدداً من الموضوعات الهامة من بينها تفعيل دور الاتحاد فى إزالة العقبات وتذليل المشاكل التى تواجه أعضاءه فى الموانىء العربية وتقديم التسهيلات للأعضاء من خلال التعاون فيما بينهم والعمل على تحقيق التكامل الاقتصادى العربى لخدمات النقل البحرى يقوم بإعدادها إيلى زخور نائب رئيس الاتحاد ورئيس وفد لبنان وإعداد دراسة لتحسين الأداء فى خدمات النقل البحرى بالموانىء العربية يقوم بإعدادها محمد الدلابيج عضو المجلس ورئيس وفد الأردن وإعداد دراسة ترفع كفاءة العمل على توظيف العمالة البحرية العربية وتدريبها باعتبارها عنصراً فعالاً ومهماً لتطوير النقل البحرى العربى ويقوم بإعدادها عبد الجبار ثابت عضو مجلس الإدارة ورئيس وفد اليمن.



محمد الدلابيج



اللواء بحرى/حاتم القاضى



اللواء/ محسن المصرى



إيلى زخور

وأكد المجلس على ضرورة المشاركة فى الندوة التى ستعقدها غرفة الملاحة المركزية المصرية بالإسكندرية حول رفع كفاءة العمالة البحرية العربية كما أقر الاتحاد العربى لغرف الملاحة العربية برئاسة اللواء بحرى حاتم القاضى رئيس المجلس على إعداد دراسة لرفع كفاءة التسويق لخدمات النقل البحرى العربى ويقوم بإعدادها عبد القادر صبرى ممثل سوريا وإعداد دراسة خاصة بمشاكل الأسطول البحرى العربى وخدمات النقل البحرى يقوم بإعدادها المهندس سعبد الأحرش عضو المجلس ورئيس وفد ليبيا والموافقة على إنشاء قاعدة بيانات عن جميع الشركات العربية العاملة فى مجال النقل والخدمات البحرية ونشرها على شبكة الانترنت الدولية والعمل على اعتماد الاتحاد كعضو مراقب فى مجلس وزراء النقل العربى وقال أمين عام الاتحاد العربى اللواء/ محسن المصرى أن مجلس الإدارة وافق على إقتراح الأمانة العامة بخصوص اللوائح التنظيمية والإدارية والمالية وأقر الميزانية التقديرية للاتحاد للعمل بها خلال العام الحالى.

والجدير بالذكر أن كلاً من السودان وتونس قد انضمتا إلى الإتحاد كأعضاء عاملين ويمثل تونس السيد/ سالم بن الشيخ رئيس الغرفة الوطنة لمجهزى السفن بينما يمثل السودان اللواء بحرى سيد على أحمد.



** LONG TERM SCHEDULE INDIA CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS FOR VESSELS DURING 2003

APRIL 2003

VSL'S NAME	ETA	PORT
M/V MING PROMINENCE	02/04/03	PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	04/04/03	PSD
M/V GENOA BRIDGE	05/04/03	PSD
M/V SCI VAIBHAV	09/04/03	PSD
M/V EMPRESS SEA	11/04/03	PSD
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	12/04/03	PSD
M/V AMBASSADOR BEIGE	16/04/03	PSD
M/V CHANG JIANG BRIDGE	18/04/03	PSD
M/V LONG BEACH BRIDGE	19/04/03	PSD
M/V SCI GAURAV	23/04/03	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	25/04/03	PSD
M/V TSING MA BRIDGE	26/04/03	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	30/04/03	PSD

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة. محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩- /٤٨٧٣٩٥١/ ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠

فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية



LONG TERM SCHEDULE WEST BOUND FOR VESSELS DURING 2003

APRIL2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROTATION
M/V CHANG JIANG BRIDGE	05/04/03	NAP-GOA-FOS-BCN-VLC
M/V EMPRESS HEAVEN	12/04/03	NAP-GOA-FOS-BCN-VLC
M/V FRANCE	19/04/03	NAP-GOA-FOS-BCN-VLC
M/V EMPRESS DRAGON	26/04/03	NAP-GOA-FOS-BCN-VLC

LONG TERM SCHEDULE NORTH BOUND AND U.S.A. PORTS FOR VESSELS DURING 2003

APRIL2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROTATION
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	06/04/03	BCN/ FXT/HAM/RTM
M/V TSING MA BRIDGE	07/04/03	VLC/RTM/HAM/FXT/ANTRP/VLC/PSD
M/V EVER GIFTED	13/04/03	BCN/ FXT/HAM/RTM
M/V JAMES RIVER BRIDGE	14/04/03	VLC/RTM/HAM/FXT/ANTRP/VLC/PSD
M/V INDIA LOTUS	20/04/03	BCN/ FXT/HAM/RTM
M/V CHISWICK BRIDGE	21/04/03	VLC/RTM/HAM/FXT/ANTRP/VLC/PSD
M/V MING PROMINENCE	27/04/03	BCN/ FXT/HAM/RTM
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	28/04/03	VLC/RTM/HAM/FXT/ANTRP/VLC/PSD

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥

مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٥٧)

الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس



آخر أخبار هيئة قناة السويس

الفريق فاضل يُعيد تشغيل معديات القنطرة

افتتح الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس، واللواء فؤاد سعد الدين محافظ الإسماعيلية مرسى معديات عبور القناة بالقنطرة والذى توقف عن التشغيل ثمانية أشهر إثر إفتتاح كوبرى مبارك السلام المعلق الذى يخدم حركة الإنتقال بين ضفتى القناة.

ولقد تقدم مواطنو مدينتى القنطرة شرق وغرب بالشكر للسيد الفريق الذى إستجاب لمطالبهم وخفف عنهم مُعاناة الإنتقال بين ضفتى القناة .. وقدم محافظ الإسماعيلية شكره وتقديره للسيد الفريق وأشاد بتعاونه لخدمة مواطنى الإسماعيلية.

كما بعث المجلس المحلى للمحافظة برئاسة المستشار سعد عيد برقية شكر وتقدير للفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة.

وأمر الفريق أحمد فاضل - خلال الإحتفال بإعادة تشغيل المعدية - بتطوير مداخل المعديات وتزويد ساحات إنتظار السيارات بمظلات للحماية من الشمس.

والجدير بالذكر أن تكاليف تشغيل وصيانة معديات القنطرة الأربعة (عدد ٢ للسيارات، وعدد ٢ للأفراد) تصل إلى ١,٥ مليون جنيه سنوياً تتحملها هيئة قناة السويس.

شركة القناة للترسانة النيلية

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس

بأن هيئة قناة السويس إيماناً منها فى تنمية جنوب الوادى فقد قامت بالتخطيط لبناء ترسانة نيلية على النيل «شركة القناة للترسانة النيلية وهى إحدى شركات هيئة قناة السويس» برئاسة المهندس/ على شلبى بمدينة أرمنت بمحافظة قنا - جارى إنشاؤها حالياً وقد قاربت على الإنتهاء، ولم تنتظر الهيئة حتى يكتمل البناء وأثناء مراحل الإنشاء الحالية فسوف تستقبل أول سفينة نيلية سياحية للإصلاح يبلغ طولها ٧٣,٥ متر، وعرضها ١٣,٨٠ متراً، والغاطس ١,٥٢ متراً فى الفترة من ٢/٢٢ وحتى ٢٠٠٣/٢/٢٧ وسيتم رفع السفينة بواسطة القزق الرافع والذى تبلغ طاقة رفعه ١٧٠٠ طن.

وسوف تكون طاقة الترسانة عند إكتمال بنائها كالآتى:

* قزق رافع تبلغ طاقته ١٧٠٠ طن ليستوعب سفينة بطول ٧٥ متر، وعرض ١٦ متر.
* عدد ١٠ جراج للإصلاح فى وقت واحد.
* جميع الأعمال المتعلقة بالسفن (أعمال بدن) محركات، مواسير كهرباء، إعاشة، تكييف ... إلخ.
* رصيف للتراكى والإصلاح مجهز بطول ٨٥٠ م.
* صناعة المنشآت المعدنية والحديدية.
* محطة تموين وقود، ومحطة تنقية زيوت، ومحطة إستقبال للصرف الصحى للسفن.
* وتشغل الترسانة مساحة ٣٥ فدان بمنطقة أرمنت باستثمارات تبلغ حوالى ١٥٠ مليون جنيه ممولة من هيئة قناة السويس وشركاتها، وذلك من أجل رفع المستوى الفنى والإجتماعى لقاطنى صعيد مصر.

الفريق فاضل يُسلم اللواء فؤاد سعد الدين تبرع الهيئة للمستشفى الجديد

فى إطار العلاقات الطيبة التى تربط محافظة الإسماعيلية برئيس هيئة قناة السويس أبدى الفريق أحمد على فاضل رغبته فى تقديم دعم جديد للمستشفى العام الجديد قيمته خمسة ملايين جنيهاً بخلاف الملايين الخمسة التى سبق وقدمها العام الماضى لتبلغ قيمة الدعم الذى قدمته الهيئة للمستشفى عشرة ملايين جنيهاً للصرف منها على تجهيزات المستشفى.

وقد قام السيد الفريق/احمد على فاضل بتسليم الشيك للواء فؤاد سعد الدين الأسبوع الماضى. وقد صدق الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء على تقديم الدعم من وفورات الهيئة وأشاد سيادته بالعلاقات الطيبة التى تربط رئيس الهيئة ومحافظ الإسماعيلية.

تكريم قيادات الهيئة المحالين للمعاش

أقام السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس ظهر أمس حفل غداء بالإستراحة الرئيسية لتكريم قيادات الهيئة الذين أحيلوا إلى التقاعد إعتباراً من أول يناير ٢٠٠٣.

حضر الإحتفال أعضاء مجلس إدارة الهيئة والقائمون بعمل مدير .. وقد ألقى السيد المهندس/ على عبد العزيز عضو مجلس الإدارة السابق كلمة بهذه المناسبة - كما ألقى السيد الفريق/أحمد فاضل كلمة جاء فيها:

«أسرة هيئة قناة السويس تتميز بالوفاء وهى لا تنسى أبناءها، ودائماً على صلة وثيقة بهم، وترحب بهم دائماً بعد خروجهم على المعاش لتقديم أية خدمات لهم لتوطيد الإنتماء .. إنها سُنة حميدة أسنتها هيئة القناة فى إقامة هذا الإحتفال سنوياً لتكريم قياداتها بعد حياة حافلة بالإنجازات وأداء الواجب الوطنى فى مواجهة التحديات وتطوير وتحديث المرفق العالمى فى جميع المجالات .. وفى نهاية اللقاء أهدى الفريق/ أحمد فاضل مصحفاً شريفاً، وهدايا تذكارية للزملاء المكرمين.

إرتفاع عائدات قناة السويس

حققت القناة فى شهر يناير ٢٠٠٣ أعلى إيراد شهرى فى تاريخها .. حيث بلغ ١٩٠,٧٣٧ مليون دولار، وتعتبر الحمولات التى عبرت خلال الشهر ثالث أعلى الحمولات الصافية وبلغت ٤١,٥ مليون طن، وإجمالى عدد السفن ١٢٤٢ سفينة.

الملاحة فى قناة السويس

أصدر قسم الإحصاء - إحصائية الملاحة عن الفترة من شهر يناير حتى ديسمبر من العام الماضى ٢٠٠٢ جاء فيها

* إجمالى عدد السفن العابرة ١٣٤٤٧ سفينة حمولاتها ٤٤٤,٧٨٦ مليون طن.
* من بين السفن العابرة:
* ٢٤٧٣ ناقلة بترول حمولاتها الصافية ٩٤,٢٣٥ مليون طن.
* ٢٦٨١ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية ٧٤,٨٥٠ مليون طن.
* ٧٠ ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية ٣,١٠٥ مليون طن.
* ١٧٠٦ سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية ٢١٩,١٦ مليون طن.
* ٤٥٤٩ سفينة حاويات حمولاتها الصافية ٢٠٧,٧٨١ مليون طن.
* ١٠٧٢ حاملة (صنادل - جرارات متحركة - سيارات) حمولاتها الصافية ٤٣,٣١٩ مليون طن.
* ٤٥ سفينة ركاب حمولاتها الصافية ٦٣١ ألف طن.
* ٨٥١ سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية ٤,٦٤٦ مليون طن.

بمقارنة إحصائية الملاحة عن الفترة من شهر يناير حتى ديسمبر من العام الماضى ٢٠٠٢ - بمثيلتها عن نفس الفترة من عام ٢٠٠١.

نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

* سفن الحاويات بمقدار ١٢,٠٢٠ مليون طن.
* حاملات السيارات ٣,٤٨٦ مليون طن.
* سفن أخرى ٨٧٢ ألف طن.
* حاملات الجرارات ٨٧ ألف طن.

وقد بلغت عائدات القناة فى العام الماضى ٢٠٠٢ إجمالى ١٩٦٣,٦ مليون دولار بزيادة ٥٢,٦ مليون دولار عن عام ٢٠٠١، وهو يُعد ثانى أعلى دخل فى تاريخ القناة بالعملة الأجنبية، وأعلى دخل بالعملة المحلية - حيث بلغت قيمة الرسوم بالجنيه المصرى ٨,٨ ملياراً.

التصادم البحرى فى المياه الخطرة

ربان / إبراهيم سليم دير عطانى

إن السفينة بريستيج هى آخر سفينة غرقت فى أكثر الأماكن ازدحاماً فى العالم أى فى القنال الإنكليزى. وكثير من الخبراء البحريين يتوقعون حصول مزيداً من الحوادث هناك.

إذا استمعنا جيداً إلى أكثر المرشدين البحريين خبرة فى القنال الإنكليزى وهو السيد تونى لارك الذى غالباً ما يرشد السفن باتجاه الشمال أو الجنوب حيث يقول: إن كثيراً من ضباط المسطح الذين يرافقهم على السفن لا يعرفون قانون منع التصادم للأسف.

والمجموعة التى ينتمى إليها المرشد تونى قد قدمت إلى الحكومة البريطانية تقريراً عن المشاكل الخطرة التى يلاقونها أثناء عملهم فى القنال وطلبوا من الحكومة البريطانية أن ترفع هذه الملاحظات والمقترحات إلى منظمة I. M. O لما فيها قيمة كبيرة تخص سلامة هذا الشريان المائى الحيوى.

إن هيئة الأمم المتحدة وبفرعها البحرى الخاص قد أنهت فى شهر فبراير / شباط الماضى مناقشة خاصة لتطبيق نظام حارات فصل الطرقات البحرية لأماكن جديدة بالعالم مثل جنوب البحر الأحمر وغيره من الأماكن. هذا وبرأى السيد تونى سوف لن يحل كامل المشكلة لأن هناك مستوى للتدريب البحرى فى بعض مناطق من العالم يكون ضعيفاً وأحياناً يكون معدوم. والبعض من الضباط يجهل أو يتجاهل أحياناً تطبيق القوانين البحرية.

وأعطى السيد تونى مثالاً عن ذلك أنه فى السنة الماضية ٢٠٠٢ عندما كان خارجاً بسفينة حاويات كبيرة من نهر الألب باتجاه القنال الإنكليزى واجهته سفينة معاكسة تبحر فى الإتجاه الخاطئ من منطقة نظام فصل المرور، فطلب من ضابط الوردية وهو ضابط أول السفينة أن يرسل صفارة لأنه يريد التغيير إلى اليمين. وكانت المفاجأة له حين أرسل الضابط الأول وهو من إحدى دول الشرق الأقصى صفارة غريبة الشكل ولا تمت لليمين ولا للشمال بأية صلة. وطبعاً إن خبرة السيد تونى كانت أكبر من أن نتجه السفينندان للتصادم.

إن نظام فصل المرور فى القنال الإنكليزى وبجهودالدول المحيطة وخاصة فرنسا وبريطانيا قد قلل من الكوارث البحرية هناك وخاصة فى السنوات الأخيرة. وقد أشارت التقارير الرسمية حصل ١٤٢ حادث تصادم فى هذا القنال بين أعوام ١٩٥٦ - ١٩٦٥ وبعد تطبيق منظومة الإبحار تحسن هذا الرقم فيما بعد فوصل إلى ٣٧ حادث تصادم فقط بين أعوام ١٩٧٢ - ١٩٨٠ وقد حافظ هذا الرقم على معدله المذكور بعد عام ١٩٨٠ بحيث لم ينخفض كثيراً بسبب الخبرات البحرية المتدنية لبعض طواقم السفن.

هناك بحث أكاديمى قدمته جامعة كارديف أظهر فيه أنه حصل ٥ حوادث تصادم بحرية فى القنال الإنكليزى فى مدة ١٣ شهراً بين عام ٢٠٠٠ - ٢٠٠١ وكانت نتيجة الدراسة للتصادم أنها بسبب: التعب بعد مغادرة الميناء - قلة الطاقم - نقص فى الخبرات البحرية للطواقم.

طبعاً إن كثيراً من أصحاب السفن يقع عليهم قسم من هذه المسؤولية وذلك بسبب انتقاءهم طاقم رخيص مادياً على حساب الكفاءة وكذلك تقليلهم من عدد الطاقم رغبة فى التوفير فى الرواتب.

على العكس من ذلك فإن مسئولى اتحاد البحارة المهتمة أيضاً بهذا الموضوع فلهم رأى مخالف لما يراه أصحاب السفن.

ونحن كطرف محايد نميل إلى أن ينجح رأى اتحاد البحارة لما له من نتائج إيجابية على رفع مستوى العمل البحرى وتقدمه.

أخبـــار مـــن فـوق الســــحاب

تأثر الطيران فى حالة الحرب

صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المصرى بأن الوزارة تدرس فصل أسطول طائرات مصر للطيران المخصص للرحلات الجوية عن أسطول الرحلات الداخلية، وتوحيد طراز أسطول طائرات الشركة لتيسير التعامل مع الطائرات وتوحيد قطع الغيار والتدريبات المتعلقة بالطائرات.

وقد أكد الوزير على أن الطيران المصرى سيتأثر بلا شك فى حالة الحرب ضد العراق، ويتوقف هذا التأثير على الفترة الزمنية ورد الفعل العراقى، ولذا فقد وضعت وزارة الطيران فى حساباتها كل الاحتمالات، كما تم وضع العديد من الخطط لمواجهة أية ظروف طارئة تنتج عن الأزمة بأقل خسارة مالية ممكنة حيث ستتأثر خطط التشغيل وأسعار الوقود وأقساط التأمين على الأساطيل الجوية التى من المحتمل أن تصل إلى أعلى معدلاتها، وأشار الوزير إلى أنه تم وضع طرق بديلة للخطوط والمسارات الجوية الحالية فى منطقة الشرق الأوسط بجانب دمج بعض الرحلات والمناورة بالطرازات وإيقاف بعض الخطوط وذلك لإمكان تفادى آثار مخاطر الحرب، ومن المتوقع حدوث خسائر مالية بالغة لشركات الطيران على مستوى العالم وخاصة شركات الطيران العربية.

مشاركة بالرمز بين النمساوية ومصر للطيران

اتفقت الخطوط النمساوية مع مصر للطيران على العمل بنظام المشاركة بالرمز تشمل ٦ نقاط من الدول الأجنبية كانت تنظم لها مصر للطيران رحلات اسبوعية ولا تحقق منها جدوى اقتصادية.

وصرح الطيار أحمد النادى رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأنه سيتم الاكتفاء بتخصيص مقاعد محددة لمصر للطيران على رحلات الخطوط النمساوية إلى هذه النقاط التى من ضمنها «كييف ووارسو»، وبهذا يتم تحقيق وفراً مالياً وعائداً سنوياً قد يصل إلى ١٨ مليون دولار إلى جانب توفير ٣٦٠٠ ساعة طيران وحوالى ٧٠ ساعة أسبوعياً. وقد تم الاتفاق أيضاً على منح مجال المشاركة بالرمز لمصر الطيران لنحو ١٦ نقطة فى العديد من دول العالم التى لا تعمل عليها مصر للطيران ولا توجد لها رحلات إليها.

مركز دولى للسيطرة على أزمات الطيران

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة المصرية القابضة للمطارات بأنه تقرر إنشاء مركز دولى للسيطرة وإدارة الأزمات يتم تنفيذه خلال ١٢ شهراً على مساحة ٣٤ ألف متر بتكلفة تصل إلى ٥٥ مليون جنيه، وذلك للتصدى للكوارث والأزمات التى تواجه حركة الطيران المدنى فى مصر، ويتضمن المشروع أربعة قطاعات الأول خاص بحركة الطيران والتشغيل، والثانى حركة المعدات الأرضية، والثالث للعمليات وإدارة الأزمات، والرابع لعمليات الترحيل وتلقين الطيارين وأطقم الضيافة المعلومات الخاصة بالرحلات.

وأكد مناع أن الاستفادة القصوى من هذا المركز ستكون فى حالة وقوع حوادث طيران حيث يمكن الاتصال بموقع الحادث وإبلاغ مراكز المعلومات المرتبطة به بعد تزويده بقدرات اتصالية هائلة.

العمل بنظام خفض الفاصل بين الطائرات

يبدأ اعتباراً من نوفمبر القادم العمل فى المجال الجوى المصرى بنظام خفض الفاصل الرأسى بين الطائرات من ٢٠٠٠ قدم إلى ١٠٠٠ قدم على الارتفاعات التى تزيد على ٢٩ ألف قدم، وذلك بعد أن تمت مناقشة التشريعات المطلوبة لتطبيق هذا النظام فى المؤتمر الدولى السابع للملاحة الجوية لدول منطقة الشرق الأوسط الذى عقد فى أبو ظبى بدولة الإمارات العربية المتحدة.

الأبواب المصفحة لكبائن الطيارين

طلبت شركات الطيران العاملة فى الولايات المتحدة الأمريكية مد مهلة تزويد طائراتها بأبواب مصفحة لكبائن القيادة، إلا أن وكالة الطيران الفيدرالية الأمريكية رفضت تغيير تاريخ ابريل الجارى كموعد نهائى لإجراء ذلك مما سيؤدى إلى اضطرار هذه الشركات لإيقاف بعض طائراتها لفترات طويلة، كما سيؤدى تتابع شركتى بوينج وايرباص للحصول على ترخيص لاعتماد هذه الأبواب من وكالة الطيران الأمريكية والأوروبية إلى التأخير فى تسليمها لشركات الطيران.

نشاط سياحى مصرى فى بورصة برلين

عقد الدكتور ممدوح البلتاجى وزير السياحة المصرى عدة لقاءات بالجناح المصرى الكبير الذى أقيم فى بورصة برلين الدولية للسياحة، حيث تحدث عن السياحة المصرية والطفرة التى شهدتها مدينة الإسكندرية من اكتشافات أثرية ومكتبتها العالمية الجديدة - هذا بجانب مجموعة المناطق السياحية الجديدة مثل مرسى علم ومنطقة الريفيرا (طابا نويبع) ومنطقة العلمين بالساحل الشمالى التى سيتم فيها افتتاح مطار العلمين الدولى فى شهر نوفمبر القادم.

وقد وجه وزير السياحة الدعوة للاتحاد الألمانى لعقد مؤتمره السنوى - الذى يعتبر من أكبر المؤتمرات - فى مصر عام ٢٠٠٥، وقد وعد رئيس المؤتمر بذلك مؤكداً ما لدى مصر من إمكانات لتنظيم مثل هذه المؤتمرات.

وبحث الوزير مع توم نوتلى مدير شركة «ريد» المنظمة للمعارض نظام وسير العمل فى التسويق لمعرض البحر المتوسط والسياحة الذى سيعقد بالقاهرة فى سبتمبر القادم.

وقرر فيليب فوتريه المدير التنفيذى للاتحاد الدولى للفنادق والمطاعم عقد مؤتمره السنوى فى مصر فى شهر أكتوبر القادم.

ساحة مبردة بمطار القاهرة

تقرر افتتاح الساحة المبردة بمطار القاهرة الدولى التى تبلغ مساحتها ٤ آلاف متر كمرحلة أولى قبل نهاية النصف الأول من العام الحالى، وتوفر هذه الساحة طاقة تخزينية سعتها ١٨٠ طن للصادرات والواردات كل ٤ ساعات لنحو ٦ طائرات بصفة يومية. وقد صرح الدكتور يوسف بطرس غالى وزير التجارة الخارجية بأنه تم الاتفاق بين وزارتى التجارة الخارجية والطيران المدنى لتخفيض تكلفة الشحن الجوى للصادرات المصرى لتكون بنفس القيمة المماثلة المتاحة فى الدول الأخرى التى نجحت فى قطاع التصدير.



مبروك لموانى البحر الأحمر

اللواء بحرى/ محفوظ محمد طه مرزوق مدير الكلية البحرية، ومساعد قائد القوات البحرية .. ونائب رئيس هيئة موانى البحر الأحمر .. وأحد أبناء مصر المخلصين .. الذين لا يعرفون كللاً ولا مللاً فى الأماكن الذين يتبنون فيها مسئوليتهم .. ويعتبر ثمرة للفكر البحرى المتطور.

.. واليوم وبعد صدور قراراً بتعيينه نائباً لرئيس هيئة موانى البحر الأحمر بعد حياة حافلة وناجحة عدد فيها انجازاته وبصماته المضيئة أبان خدمته بالقوات البحرية.

.. ينزل إلى ساحة العمل المدنى وداخل حقيبته العديد من السياسات والخطط التى تستهدف تفعيل العمل داخل موانى البحر الأحمر.

لتنطلق من مرحلتها الحالية إلى مرحلة الاستحداث والتقويم لتدخل متنافساً قوياً مع موانى المنطقة ..

.. لذا رأت مجلة «انترناشيونال» الدولية أن تقترب من هذه الشخصية فى عجالة .. لنتعرف على مدى رؤيته ومساندته لربان سفينة البحر الأحمر من خطط ودراسات حديثة تستهدف تفعيل وتطوير تلك الموانى ..

* القيادة الجديدة فى سطور ..
- سيادته من مواليد الغربية «طنطا» سنة ١٩٤٧
- خدم بالقوات البحرية ثلاثة وثلاثون عاماً ابتدأ من عام ١٩٦٩ وحتى ٢٠٠٣.
- متزوج وله ولدان وبنتان.
- شغل سيادته أثناء الخدمة الفعلية رئيساً لأركان قاعدة مطروح البحرية.
- ثم رئيساً لأركان قاعدة الإسكندرية البحرية.
- فقائداً لقاعدة السويس البحرية.
- ثم مديراً للكلية البحرية.

وأخيراً مساعداً لقائد القوات البحرية.

.. وقد حصل سيادته على زمالة أكاديمية ناصر العسكرية (دورة رقم ١٦) وقد تلقى سيادته العديد من الدورات فى كل من انجلترا - الولايات المتحدة الأمريكية - اسبانيا - هولندا.

.. كما حصل على دورة كبار القادة عامى ١٩٩٧ - ١٩٩٨.

.. وقد نال سيادته على نوط الواجب - ثلاث مرات ونوط التدريب (مرتين) - ونوط تحرير الكويت.

.. وعندما يتحدث اللواء البحرى/ محفوظ - فإنك لا تملك إلا الانصات التام فقد وهبه الله القدرة الفائقة على الشرح وتوصيل المعلومات للآخرين فى إطار من المهابة والإجلال العلمى .. هكذا كانت طبيعته منذ نعومة أظافره حيث تميز بالهدوء والثبات والقوة والشجاعة، وهكذا ظلت طبيعته حيث سجل انجازات عديدة فى كل المواقع التى شغلها..

.. واليوم وهو فى موقع مسئولية آخر داخل صرح من أهم الصروح الاقتصادية داخل مصر .. يركز كل وقته فى خدمة هذا القطاع .. حيث يعتبر أن تعيينه هو امتداد لمرحلة العطاء التى امتدت خلال السنوات السابقة ويعتقد أن بداية التطوير تبدأ بدراسة ومراجعة الامكانيات المتاحة بالايجابيات والسلبيات .. وأن المدخل الحقيقى للتطوير يبدأ بالإلتحاق بنادى الإقتصاديات الدولية والتى تحدد إمكانيات بقائنا كنقطة مضيئة على خرائط العالم البحرية التجارية ..

.. وأن النسيج الجغرافى لموانى البحر الأحمر الذى ممتد من برنيس جنوبى إلى طابا أقصى الشمال خليج العقبة يتمتع بالإمكانيات هائلة للتنوع فى الأنشطة التجارية والخدمية..بالامكانيات هائلة للتنوع فى الأنشطة التجارية والخدمية ..

.. حيث يعتبر ميناء برنيس من أفضل المواقع للتجارة العابرة واللوجستيات بموقعه المتميز.

.. كذلك ميناء السخنة من الممكن أن يكون مركزاً هاماً لتموين السفن كما كانت بورسعيد فحامة العالم منذ افتتاحها فى سنة ١٨٦٩ وحتى منتصف القرن العشرين.

.. كذلك لا ننسى ميناء الطور فى هذا النسيج حيث يعتبر هذا الميناء مؤهلاً لجذب خطوط ملاحية جديدة سواء للركاب أو للسياحة وذلك بما يتوافر لهذا الميناء من امكانيات تؤهله لذلك وفى ضوء امكانيات التسهيلات الموجودة بالمدينة من رخص فى الأسعار .. والاصلاحات الداخلية مقارنة بذلك بمدينة شرم الشيخ.

.. أما منفذ طابا البحرى .. حيث يعتبر البحر عامل اتصال أكثر حيوية مع السعودية والعقبة ..

.. ويأتى ميناء الأدبية .. حيث ميناء تخصصى فى بضائع الصب السائل والجاف فإنه من الممكن أن يصبح مركز رئيسى لصيانة القاطرات والقطع البحرية لشركات البترول العاملة فى هذا الموقع.

.. أما عن جذب الاستثمارات وايجاد مناخ مناسب داخل هذه الموانى .. يشير اللواء/ محفوظ طه أن السعى لجذب الاستثمارات فى موانينا لاستضافة الأنشطة التجارية والخدمية واجتذاب خطوط ملاحية جديدة وزيادة الحركة التجارية العابرة من خلال موانى البحر الأحمر من خلال رفع كفاءة الأداء للخدمات وزيادة الأمن والسلامة للحركة الملاحية وإدخال الأساليب الحديثة .. هذا هو هدفنا الآن فى هذه المرحلة داخل موانى البحر الأحمر.

.. والتطوير يبدأ فى تطوير الأنشطة - والتوكيلات الملاحية - وأعمال الشحن والتفريغ - وتموين السفن .. إلخ.

.. إننا نسعى أن نكون منظومة عمل متكاملة حتى نستطيع مواجهة الكيانات الكبرى ونضع مكاناً لنا بينهم .. إن الغد يحمل فى طياته متغيرات فى غاية الأهمية .. إذا لم نعقل ونفيق مما نحن فيه فالمكان للأقوى فنبدأ أولاً بتحرير الفكر الإدارى وما يكبله من قوانين وقرارات حكومية عقيمة لا هدف لها سوى تكبيل الحركة والمسيرة .. هذه هى نقطة البداية إذا كنا نحن فى مرحلة تطوير حقيقى فى هذه المرحلة الصعبة.

.. وبطبيعته سكت الرجل قليلاً ثم قال فى شوق وحب وإخلاص ووجهه مفعم بالأمل الذى ترسمه هالات من التعب والجهد أن الهيئة - تعتبر بالنسبة لى - كل بيتى وكل ما أحب.

.. وأنا موجود بصفة دائمة فى مكتبى أتابع وأبحث عن كافة الوسائل التى تؤهلنا أن نصبح موانى ذات رفعة وشأن بين موانى المنطقة ..

.. والتوفيق على الله سبحانه وتعالى، وسعينا الدؤوب المتحرك وراء نجاحنا، وأن النجاح له مذاق حلو يؤدى إلى نجاحات متعددة..

.. وهنا نستوقف حديثنا الأول والمثمر مع هذه الشخصية الدؤوبة لنتعرف على ما يصبوا إليه فى الغد القريب.

أخبار الهرم الرابع

"مكتبة الإسكندرية"

مكتبة الإسكندرية قادرة على مواجهة الحرائق

عقد بمقر مكتبة الإسكندرية - بعد الحريق الذى شب فيها - مؤتمر التعليم المعمارى الدولى للاتحاد الدولى للمعماريين حيث أثبت قدرة إدارة المكتبة مواجهة حادث اشتعال الحريق بالمكتبة، بجانب الثقة فى سلامة مواصفات المبنى، وأشار المؤتمر إلى جودة نظام الإطفاء الذاتى بالمكتبة، واعتبر الخبراء أن تعرض المكتبة لهذا الحريق يعتبر اختباراً حقيقى وواقعى على مقاومة المخاطر.



منحة أمريكية لمكتبة الإسكندرية

قدمت الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية منحة قدرها ٢٣ مليون دولار لمكتبة الإسكندرية لاستخدامها فى مشاريع المكتبة المقبلة. صرح بذلك ويفيد ولسن السفير الأمريكى بالقاهرة الذى أشاد بالدور الذى تلعبه المكتبة فى إثراء الحياة الثقافية والحركة الفنية فى مصر، وقدم السفير هدية للمكتبة تضم أكثر من ٣٠٠ كتاب مقسمة إلى ٣ مجموعات.

أضواء على دور المرأة فى صناعة النقل البحرى

ربان/ هشام محمود هلال
عضو هيئة التدريس بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجي والنقل البحرى

هل تلعب المرأة دور فعال فى صناعة النقل البحرى؟ سؤال أثار اهتمام المنظمة البحرية الدولية فى العقدين الأخيرين من القرن العشرين حتى أنه قد تم عقد مؤتمر دولى ببكين عام ١٩٩٥ خاص بدراسة وتحليل وتفعيل دور المرأة فى صناعة النقل البحرى. بإلقاء نظرة سريعة إلى الماضى نجد أن دور المرأة بدأ فى نهاية القرن التاسع عشر حيث بدأت تعمل كمشغل للفنارات ونادلات ثم مشغلات لأجهزة الاتصال بالمحطات الأرضية، وبالتالى لم يكن للمرأة دوراً فعالاً أو مؤثراً فى تلك الصناعة مما دفع المنظمة البحرية الدولية للعمل على تشجيع المرأة لشغل المناصب الإدارية سواء بالشركات الملاحية أو كضباط ومهندسين على متن السفن.

ولقد بادرت روسيا بتعيين أول امرأة للعمل كضابط بحرى (ANNA SCHETININA) عام ١٩٣٠ والتى ارتقت فى المناصب حتى شغلت منصب ربان سفينة عام ١٩٣٥ وبالمثل حذت انجلترا حذو روسيا حيث تم تعيين (VICTORIA DRUMMOND) كأول امرأة تشغل وظيفة مهندس بحرى أثناء الحرب العالمية الثانية. تلى ذلك موافقة هولندا على قبول طلبات فى مجال الملاحة والهندسة البحرية فى الستينات وقد تلتها الولايات المتحدة الأمريكية والدول الاسكندنافية ومن الدول النامية فقد بدأت غانا بقبول الفتيات بالمعاهد البحرية عام ١٩٧٦. كما برز أيضاً اهتمام المنظمة البحرية الدولية بتفعيل دور المرأة فيما أوردته بالمعاهدة الدولية لمستويات التدريب والشهادات والنوبة لعام ١٩٧٨ وتعديلاتها عام ١٩٩٥ بند ٤ والخاص بمشاركة المرأة فى صناعة النقل البحرى والذى نص على دعوة الحكومات إلى أن:

١- تولى اهتماماً خاصاً بضرورة حصول المرأة على دور متساوى مع الرجل فى جميع التخصصات بصناعة النقل البحرى.

٢- تبرز دور المرأة كفرد من أفراد الطاقم مع ترقيتهم إلى المناصب الإدارية سواء بالبر أو على متن السفن.

ولكن بالرغم من كل ما تقدم فما هو حجم مشاركة المرأة فى العمل على متن السفن. فيما يلى احصائية لعدد الفتيات العاملات كبحارة في الوظائف المختلفة فى بعض الدول الأوربية عام ١٩٩٨.

اسم الدولة	إجمالى عدد البحارة	عدد النساء على السفن	نسبة النساء٪
بلجيكا	١٣٥٠	٦٠	٤,٤
الدنمارك	٩٨٠٩	١٤٧٨	١٥,١
فنلندا	٥٢١٨	٢٩٤	٥,٦
المانيا	١٧١٧٨	٩٢٠	٥,٣
السويد	١٥١١٧	٣٥١٨	٢٣,٣
انجلترا	٣١٣٩٢	١٤٦٣	٤,٧
ايطاليا	٢٥٠٠٠	٣٠٠	١,٢
الإجمالى	١٠٥٠٦٤	٨٠٣٣	٧,٦

(SOURCE ZHAO. M, JUNE 1998)

يتضح من الاحصائية السابقة أن نسبة النساء فى صناعة النقل البحرى - ورغم تواجدها منذ فترة طويلة - مازال قليلاً جداً وهذا يرجع إلى العوامل الدينية والعادات الاجتماعية. وهذا من شأنه عدم قبول المرأة كفرد من أفراد الطاقم على متن السفن. يجدر الملاحظة هنا أن الحديث يدور حول الدول الغربية والتى رغم بُعد المرأة فيها عن التقاليد الشرقية فلم يتقبل المجتمع وجود المرأة على متن السفن بنسبة كبيرة.

ومن ثم عند الحديث عن منطقة الشرق الأوسط فبالرغم من أن للمرأة دور بارز فى الشركات والتوكيلات الملاحية والموانىء إلا أنه من الصعب تقبل فكرة أن يكون للمرأة دور كفرد من أفراد الطاقم على متن السفن لما تتميز به المنطقة من تمسك بالتعاليم الدينية والعادات والتقاليد الاجتماعية.

نستخلص من هذا أن المرأة قد تلعب دور فعال فى صناعة النقل البحرى بالشركات والتوكيلات الملاحية والموانىء ولكن لها دور محدود وبنسبة ضئيلة جداً على متن السفن.

معارك الجمارك

* الموانىء الجافة .. هل خرجت عن المسار المرسوم وعن الأهداف المرجوة هل خرج القطار عن مساره أم توقف فى أول محطة .. عدة تساؤلات نعرضها للمنافسة الهادئة الهادفة الجادة، إنها دعوة للجميع للإدلاء برأيه والإدلاء بدلوه فى هذا الموضوع وكما قال أ/ **عادل رضوان** رئيس وحدة التطوير الشامل بمصلحة الجمارك إن الزملاء بقطاع التطوير ليسوا وحدهم هم المعنيون بمشاكل الجمارك ولكن الجميع مسئول أمام الله وأمام الوطن لابد وأن يشارك الجميع برأيه المخلص من أجل رفعة هذا الوطن.

نعود إلى الموانىء الجافة والتى كان مخططاً أن تكون مكملاً سحرياً للموانىء البحرية - تخفف الضغط وتقضى على التكدس وتساهم فى حل مشكلة السيولة والمخزون الراكد حيث يستطيع المستورد تخزين بضاعة بالمستودع الجاف دون سداد الرسوم الجمركية سوى على الأجزاء التى يتم الإفراج عنها.

ولكن الواقع أن الهدف الآن ليس هو نفس الهدف المخطط من قبل فالمستوردون يهربون من الموانىء البحرية جرياً وراء إنخفاض الأسعار المقبولة جمركية فى الموانىء الجافة، فكثيراً ما نجد المستورد يقول ويردد بأن فواتيره تقبل دون قيداً أو شرط بالموانى الجافة عكس ما يحدث بالموانى البحرية من تحسين سعر وخلافه لذلك يجب توحيد المعاملة الجمركية التسعيرية داخل جميع الموانى والمنافذ البحرية سواء البحرية أو الجافة فإن أبسط قواعد العدالة هو توحيد الأسعار المقبولة جمركياً فهل يتم فتح الملف أمام الجميع للدراسة الجادة الهادفة.

* تطوير الجمارك .. لجان تطوير الجمارك برئاسة أ/ **عادل رضوان** وعضوية خبراء الجمارك عدلى عبد الرازق، سليمان سنبل، وآخرون اقتربوا من تحقيق الحلم .. حلم الوطن بوجود جمارك عصرية .. قانون جمركى جديد إجراءات جمركية جديدة .. منظومة متكاملة للعمل الجمركى المتطور قريباً ترى النور حيث يتم عرض القانون على كافة المنتديات الاقتصادية وجمعيات رجال الأعمال والمستثمرين حيث يتم عرض القانون لحالة نقاش عام .. الرأى والرأى الآخر من أجل الوصول إلى صيغة نهائية تعرض على الحكومة لاعتمادها وعرضها على القيادة السياسية تمهيداً لعرضها على مجلس الشعب لتصبح بعد سارية وننقل الجمارك المصرية إلى مصاف الجمارك العالمية.

* حسناً فعلت وزارة التجارة الخارجية بإصدارها القرار ٨٧ لسنة ٢٠٠٣ بفرض رسوم نهائية لمكافحة الإغراق على أوانى المائدة من بورسلين (خزف) المصدرة من أو ذات منشأ جمهورية الصين الشعبية حيث لم يكن خافياً على أحد ما أحدثته تلك الأصناف من إضرار بالاقتصاد القومى بالإضافة إلى رداءة تلك الأصناف مما يمثل إضراراً مباشراً بمصالح المستهلك المصرى.

ولكن صدور القرار غامضاً ومطاطاً ويحتمل التأويل والقيل والقال أدى إلى إنتشار الاشاعات والتى لم يعرف أحد صحتها من كذبها فالمفروض أن يصدر القرار واضحاً نقياً لا يقبل التأويل.

حتى لا يحتاج إلى مذكرات تفسيرية تصدر فيما بعد ويصدر معها العديد من الشائعات بأن هذا التفسير جاء لمصلحة المستورد فلان والمستورد علان .. الشفافية المطلوبة هى طوق النجاة.

* التعريفة الجمركية إحدى أهم الأدوات فى يد صانع السياسات المالية وكم تأدينا بإزالة التشوهات من جداول التعريفة الجمركية حتى تساير سياسة الدولة الاقتصادية ومؤخراً صدر تعديل طفيف بالتعريفة الجمركية يتمشى مع الظروف الراهنة ويخدم توجهات الدولة حتى المرونة مطلوبة والتعريفة أحد أدوات السياسة المالية الهامة ولكن الاستعداد مطلوب كذلك وإلى أقصى درجة.

* الدولار الجمركى:

عبارة ترددت على ألسنة الجميع خلال الفترة الماضية الجميع يتساءل على أى أساس سيتم التعامل جمركياً مع الدولار هل سيتم التعامل وفقاً لمتوسطات أسعار شهرية أو يومية.

محفوظ العرجاوى حسم الوضع بذكاء وخبرة وحنكة معهودة من سياسة الدولار الجمركى يحدده محافظ البنك المركزى ولا مجال للمزايدات داخل مصلحة الجمارك.

الحطام..

والمشكلة على الساحة الدولية

ربان/ مدحت خلوصى مساعد رئيس الأكاديمية للنقل الدولى واللوجستيات ورئيس قسم النقل الدولى واللوجستيات

الحطام Wreck

اختلف تعريف كلمة حطام فى اللغة عنه فى القانون وإن كانت جميع التعاريف تجمع على أن الحطام هو السفينة الغارقة أو الباقية تحت الماء أو فوق الماء بعد الكارثة. وقد عرفت كلمة حطام فى اللغة بأنها تعنى بقاء السفينة بعد أن تصيبها الكارثة. أما القانون المصرى رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ فقد عرف الحطام بأنه أى شيء يعثر عليه على شواطئ الدولة أو مياهها الداخلية أو الإقليمية عن بقايا السفن وحمولاتها أى أن هذا التعريف جاء أوسع من تعريف اللغة لهذه الكلمة حيث شمل التعريف ملحقات السفينة التى يعثر عليها فى البحر مثل قوارب النجاة والمخاطيف والجنازير كذلك يشمل التعريف البضائع التى تفقد من السفينة مثل الحاويات والخشب ... إلخ.. أما مشروع الاتفاقية الدولية المتعلقة بإزالة الحطام فقد عرف الحطام بأنه يعنى السفينة الغارقة أو الجانحة أو أى طائرة غارقة أو جانحة أو أى جزء منها ويشمل أى شيء على السفينة أو الطائرة.

من ذلك يتضح لنا أن الاتجاه على الساحة الدولية يوسع من تعريف كلمة حطام لتشمل السفن الغرقى بجميع أنواعها بحيث يشمل السفن ذات الأجنحة Hycho fail والسفن ذات الوسادة الهوائية Hover Craft والوحدات العائمة والثابتة أو الأرصفة العائمة أو وحدات التنقيب عن البترول البعيدة عن الشاطيء (حينما لا تكون هذه الأرصفة أو الوحدات فى مكانها مشغولة بأعمال الاستكشاف والاستغلال والتنقيب عن المعادن) لذلك تشمل السفن الجانحة كما تشمل جميع الأشياء والأغراض التى توجد على ظهرها.

فى المؤتمر الذى عقد لمناقشة مشروع اتفاقية إزالة الحطام أبدت بعض الوفود رأيها بإضافة الطائرات الغارقة والجانحة والأشياء والأغراض على الطائرة. حيث أن هذه الأشياء والأغراض والطائرات تسبب نفس الأخطاء التى يسببها حطام السفن.

أنواع الحطام:

من التعاريف السابقة يتضح أن كل ما يترك من السفن والطائرات يعد حطاماً وقد قسم القانون الإنجليزى الحطام إلى عدة أنواع نظر إليها من ناحية وضع هذا الحطام وموقعه فى الماء. حيث قسم الحطام إلى Derelict - Logan - Jetsam - Flotsam.

هذه الأشكال من الحطام تتواجد فى أو على الشاطئ أو فى أى مياه جذرية Low Water وإن كانت تجتمع فى صفة واحدة وهى إنها من بقايا السفن أو حمولاتها إلا أنها تختلف من بعضها فى الآتى:

أ- **Flotsam** هى البضائع والأشياء التى تطرح أو تفقد من السفينة وتسترد بسبب بقائها طافية فوق سطح الماء وهذا النوع من الحطام يختلف عن النوع التالى له فى أنه بعد إلقاء البضائع أو الأشياء فى البحر ويحدث ذلك عندما يلقيها الربان فى البحر من أجل السلامة العامة للسفينة أو عند سقوط البضائع أو الأشياء فى البحر بسبب الطقس السيىء تبقى طافية فوق الماء ولا تغوص فى الماء وتسترد بسبب بقائها طافية ويمكن أن نتصور مثلاً لذلك شحنات الخشب.

ب- **Jetsam** هى البضائع التى تسقط أو تفقد أو تطرح من السفينة بسبب جرفها أخيراً إلى الشاطىء أو بسبب المياه الجذرية أو بسبب بقائها غاطسة نسبياً فى مياه ضحلة. حيث كما سبق أن ذكرنا أن ربان السفينة قد يضطر إلى إلقاء بضائع فى البحر لإنقاذ السفينة أو قد يسبب الطقس السيىء سقوطها فى البحر هذه البضائع والأشياء إذا جرفت إلى الشاطئ أو وصلت إلى مياه ضحلة وبقيت غاطسة نسبياً يمكن استردادها.

ج- **Legan** هى البضائع والأشياء التى تطرح من السفينة ويعلم موقعها بواسطة عوامة أو علامة حتى يمكن استردادها بعد ذلك وتجنب فقدها ويجب أن نتصور ذلك فى حالة اضطرار السفينة من أجل المحافظة على سلامتها أن يلقى بضائع بنية استردادها فتلقى علامة أو عوامة لتسهيل إعادة استردادها.

د- **Derelict** السفينة المهجورة هى تلك السفينة التى تركها طاقمها مع بقائها طافية بدون أى شخص عليها والسفينة المجهورة هى تلك التى تترك بدون نية استردادها.

المشاكل التى يسببها الحطام:

الحطام أياً كان شكلها تسبب عدة مشاكل على الساحة الدولية هذه المشاكل ليست بالهينة لذلك فالحاجة ملحة إلى وضع الحلول لها وقبل أن نضع الحلول سنستعرض لهذه المشاكل للوقوف على خطورتها من ناحية والأعباء التى تتحملها الدول بسبب هذا الحطام وتتمثل هذه المشاكل فى الآتى:

أ- إعاقة الملاحة البحرية:

السفن الغرقى أو المتروكة أو المهجورة أو الجانحة والأشياء الأخرى التى تطرح أو تفقد من السفينة أو الطائرات ملك لأصحابها أو لشركة التأمين فى حالة تخلى المالك عن الحطام لشركة التأمين مقابل حصوله على مبلغ التأمين. وقد جرى العمل على أنه بعد حصول المالك على مبلغ التأمين يتخلى عن الحطام وتنتقل ملكيته إلى شركة التأمين وتترك شركة التأمين الحطام بسبب أن نفقات إزالته تفوق قيمته بعد الإزالة. كما قد يترك مالك السفينة سفينته المحجوزة بسبب أن التعويضات التى على السفينة تفوق قيمتها. من ذلك يتضح لنا أن الحطام يترك إذا فاقت نفقات انتشاله قيمته الحقيقية بعد انتشاله ويظل الحطام فى مكانه معوقاً للملاحة البحرية.

ومن أمثلة الإعاقة وجود جنزير سفينة فى قاع البحر وعند رسو إحدى السفن على المخطاف يتشابك الجنزير المستقر فى القاع مع جنزير السفينة التى ألقت مخطافها فتقوم بإحداث هذا التشابك وتعوق الملاحة فى الممر الملاحى هناك مثال آخر للسفن الغارقة أو الجانحة التى تعوق الممر الملاحى بسبب احتمال ارتطام السفن التى تستعمل الممر الملاحى بالسفينة الغارقة أو الجانحة، وهناك أمثلة كثيرة لحوادث جنوح أكثر من سفينة فى موقع معين.

ب- تلوث البيئة البحرية:

بعد جنوح السفينة التى تركها طاقمها قد يسبب الحطام فى حد ذاته تلوثاً للبيئة البحرية كما إذا تسربت شحنة السفينة إلى البحر أو حدوث تآكل فى حديد السفينة ويتسرب الوقود المستقر فى صهاريج وقود الحطام إلى البحر. وفى حالة غرق سفينة تحمل بضائع خطرة أو مواد ملوثة تسبب المواد الملوثة والبضائع الخطرة التى تحملها السفينة تلوث البيئة البحرية. كذلك الحال إذا سقطت حاوية من سفينة تحمل مواد خطرة تسبب هذه الحاوية تلوث البيئة البحرية. هذا من ناحية ومن ناحية أخرى إذا ارتطمت سفينة تحمل مواد خطرة أو ناقلة بترول بحطام سفينة غارقة أو جانحة وحدثت فتحة بهذه الناقلة سيتسرب الزيت على السفينة مسبباً تلوث البيئة البحرية.

ج- تكاليف إزالة الحطام:

لما كان الحطام يشكل خطراً على ملاحة السفينة كما يشكل خطراً على البيئة البحرية لذلك تقوم السلطات الساحلية بإزالة هذا الحطام وتشكل هذه العملية عبئاً مالياً على الدولة ذلك لضخامة تكلفة إزالة الحطام. وقد أوضحت التقارير المقدمة إلى اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية أن هناك على الأقل اثنى عشرة حطاماً واقعاً خارج المياه الإقليمية تم انتشالها وقد تكلفت عملية الانتشال نفقات كبيرة تمثل عبئاً على الدولة بسبب أن الدول التى أزالت هذا الحطام قد قابلت صعوبات فى المطالبة واسترداد هذه النفقات أما بسبب اختفاء مالك الحطام أو عجزه عن دفع هذه النفقات. ونعرض فى الفقرات التالية للتقارير المقدمة من بعض الدول التى تكبدت نفقات إزالة الحطام أو وضع العلامات الملاحية حوله.

١- التقرير المقدم من الحكومة الهولندية

قدمت الحكومة الهولندية إلى اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية تقريراً عن حوادث الحطام التى وقعت خارج المياه الإقليمية الهولندية والتى عرضت الملاحة البحرية للخطر لذلك قامت السلطات الهولندية بإنتشال هذا الحطام والجدول يوضح أسماء السفن وتاريخ الحادث والقيمة النقدية التى تكبدتها الحكومة الهولندية.

م	تاريخ الحادث	تاريخ الحادث	نوع البضاعة	القيمة بالجلدر الهولندى
١	MV Junio	١٩٨٧	خطرة	٨٧١٠٠٣
٢	MV Anaa Broere	١٩٨٨	كيماويات	١١٠٠٠٠٠٠
٣	MV Westentoun	١٩٨٨	حاويات خطرة	٢٥٠٠٠
٤	MV Aquilla	١٩٨٩	جهاز بحر خطرة	٢,٣ مليون
٥	MV Danah	١٩٨٩	جهاز بحر خطرة	١.٦ مليون
٦	Vince Gorthon	١٩٨٩		١٠ مليون
٧	MV Arcole	١٩٩٠		٣٥١٠٠٠

والبقية فى العدد القادم بإذن الله

أسرة تحرير المجلة ترحب بمقالات الربان / مدحت خلوصى والذى طالب القراء بالمزيد من كتاباته المميزة



عرض وتقديم محاسب/رجب حسن رجب - بإتحاد الموانى البحرية العربية

تسليم البضاعة من ظهر السفينة في ميناء الوصول
DELIVERED EX SHIP (DES)

أ- تابع التزامات البائع

أ- ٨: إثبات التسليم، ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

يقوم على نفقته بتزويد المشترى بإذن استلام البضاعة و/ أو سند النقل المعتاد (مثل سند الشحن القابل للتداول، أو سند النقل البحرى غير القابل للتداول، أو سند النقل عبر القنوات المائية الداخلية، أو سند النقل المختلط)، وذلك لتمكين المشترى من استلام البضاعة.

وإذا كان الطرفان (البائع والمشترى) قد اتفقا على التراسل الإلكترونى فيما بينهما، ففى هذه الحالة يمكن استبدال السندات المشار إليها فى الفقرة السابقة بما يماثلها من الرسائل المتبادلة طبقاً للنظام الإلكترونى لتبادل المعلومات.

أ-٩: فحص وتغليف وتجنيب البضاعة:

يتحمل تكاليف فحص البضاعة وتحديدها (مثل فحص نوع البضاعة وقياسها ووزنها وعدّها) وهى العمليات الضرورية لقيامه بتسليم البضاعة طبقاً لما جاء فى البند (أ - ٤)

ويتحمل تكاليف تغليف أو تعبئة أو تحزيم البضاعة (ما لم يجرى العرف بإمكانية شحن هذه البضاعة صباً دون تغليف أو تعبئة أو تحزيم) وذلك إذا كانت هذه العمليات ضرورية لتسليم البضاعة. وعليه أيضاً أن يقوم بوضع العلامات اللازمة على البضاعة.

أ- ١٠: الالتزامات الأخرى:

على نفقة المشترى وتحت مسئوليته، يقوم البائع بتقديم كافة المساعدات الممكنة لتزويد المشترى بأية مستندات أو أية رسائل إلكترونية معادلة لها (غير المستندات المذكورة فى البند أ -٨) تحرر أو يجرى العمل بها فى الدوله التى يتم فيها شحن البضاعة و/أو دول المنبع أو المنشأ، وذلك إذا طلب المشترى هذه المستندات لتمكينه من استيراد البضاعة.

وعلى البائع - بناء على طلب المشترى - أن يقوم بتزويد المشترى بالمعلومات الضرورية الخاصة بإجراء التأمين.

ب- التزامات المشترى

ب-١: دفع الثمن:

يقوم بدفع الثمن المتفقّ عليه فى العقد.

ب-٢: الأذون والتراخيص والمستندات الرسمية:

يقوم على نفقته وتحت مسئوليته بتحمل مخاطر وتكاليف استصدار ترخيص استيراد البضاعة وأية أذون رسمية أخرى خاصة

A THE SELLER MUST

A - 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Provide the buyer at the seller's expense with the delivery order and/ or the usual transport document (for example a negotiable bill of iading, a non-negotiable sea waybill, an inland waterway document, or a multimodal transport document) to enable the buyer to take delivery of the goods.

Where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraph may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message.

A-9: Checking - packaging - marking

Pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) which are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A.4.

Provide at his own expense packaging (unless it is usual for the particular trade to deliver the goods of the contract de scription unpacked) which is required for the delivery of the goods. Packaging is to be marked appropriately.

A 10 Other obligations

Render the buyer at the latter's request, risk and expense, every assistance in obtaining any documents or equivalent electronic messages (other than those mentioned in A.8) issued or transmitted in the country of dispatch and/or of origin which the buyer may require for the importation of the goods.

Provide the buyer, upon request, with the necessary information for procuring insurance.

B THE BUYER MUST

B-1 Payment of the price

Pay the price as provided in the contract of sale.

B-2 Licences, authorisations and formalities

Obtain at his own risk and expense any import licence or other official authorisation and carry out all cus-

باستيراد البضاعه. ويقوم بكافة الإجراءات الجمركية اللازمة لعملية استيراد البضاعة.

ب-٣: عقد النقل:

لا التزام عليه.

ب-٤: استلام البضاعة:

يقوم باستلام البضاعة بمجرد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما ورد فى البند (أ-٤)

ب- ٥: انتقال المسئولية عن المخاطر:

يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة اعتباراً من وقت وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند (أ -٤).

وإذا فشل فى إخطار البائع بالمعلومات المذكورة فى البند (ب-٧) فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التى قد تنجم بسبب البضاعة اعتباراً من الموعد المتفق عليه لتسليم البضاعة أو بإنتهاء الفترة المتفق عليها لتسلم البضاعة. وذلك على فرض أن تكون البضاعه مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.

ب-٦: توزيع المصاريف:

يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالبضاعة بما فى ذلك مصاريف التفريغ وذلك اعتباراً من وقت وضع البضاعة تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤).

وإذا فشل فى استلام البضاعة بعد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤) أو فشل فى إخطار البائع بالمعلومات المذكورة فى البند (ب-٧) فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافة التى قد تنجم بسبب البضاعة. وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.

ويتحمل جميع الرسوم والضرائب وأية مصروفات رسمة أخرى تكون مفروضة على عملية استيراد البضاعة. كما يلتزم بدفع جميع تكاليف ومصروفات الإجراءات الجمركية الرسمية المفروضة على عملية استيراد البضاعة.

ب-٧: إخطار البائع:

إذا كان هناك اتفاق بأن يقوم المشترى بتحديد موعد لتسليم البضاعة خلال فترة محددة أو بتحديد مكان معين لتسليم البضاعة، فعليه أن يقوم بإخطار البائع بذلك بطريقة واضحة وكافية.

ب-٨: إثبات التسليم ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

يقبل وثيقة أو سند إثبات تسلم البضاعة أو سند نقل البضاعة طبقاً لما جاء فى البند (أ-٨).

toms formalities necessary for the importation of the goods.

B-3 Contract of carriage

No obligation.

B-4 Taking delivery

Take delivery of the goods as soon as they are placed at his disposal in accordance with A.4.

B-5 Transfer of risks

Bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

Should he fail to give notice in accordance with B.7., bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the period stipulated for delivery provided, however that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

B-6 Division of costs

Pay all costs relating to the goods including unloading from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

Should he fail to take delivery of the goods when they have been placed at his disposal in accordance with A.4., or to give notice in accordance with B.7., bear all additional costs incurred thereby provided, however, that the goods have been appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

Pay all duties, taxes and other official charges as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon importation of the goods.

B-7 Notice to the seller

Whenever he is entitled to determine the time within a stipulated period and/or the place of taking delivery, give the seller sufficient notice thereof.

B-8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Accept the delivery order or the transport document in accordance with A.8.

FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.

LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	CS CHAMPION	1023	18/03/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	CS INNOVATOR	1123	25/03/2003		
	CGM CAPELLA	1223	01/04/2003		
	PONL DAMIETTA	1323	08/04/2003		
EPIC SERVICE	C.O. EDINBURGH	0933	06/04/2003	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	CS CHAMPION	1033	13/04/2003		
	CS INNOVATOR	1133	20/04/2003		
	CGM CAPELLA	1233	27/04/2003		
INDAMEX	INDAMEX NEW YORK	3207	28/03/2003	US EAST COAST	SRI - LANKA, INDIA
	CMC PEARL	3208	03/04/2003		
	INDAMEX LIBERTY	3209	11/04/2003		
	INDAMEX NEW DELHI	3210	18/04/2003		
	INDAMEX MALABAR	3211	20/04/2003		

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com

درجة الماجستير



حصلت الباحثة
زيزى حسن زيدان
على درجة الماجستير فى تكنولوجيا النقل البحرى بكلية النقل البحرى والتكنولوجى (الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى) وكان موضوع الرسالة بعنوان:

«أثر الإدارة اللوجستية فى تحقيق الميزة التنافسية للموانىء- دراسة حالة مينائى الإسكندرية وبرشلونة»

ومن الجدير بالذكر أن الباحثة زيزى حسن زيدان تعد أول باحثة حصلت على درجة الماجستير من خريجى قسم النقل الدولى واللوجستيات وكان موضوع الرسالة موضع تقدير من الجميع وذلك لأهمية موضوع الرسالة والجهد المبذول فيها.

ويدور موضوع الرسالة حول:

أثر إدخال التطورات على أنشطة إدارة الموانىء ومن هذه التطورات إدارة اللوجيستيات وتأثيرها على رفع كفاءة إنتاجية الموانىء، وكذلك أثر إدخال الإدارة اللوجيستية فى نظم التشغيل. وإيجاد المصادر المناسبة لمشروعات التطوير بالميناء. ومدى تأثيرها على التكاليف وعلى دعم القدرة التنافسية للموانىء البحرية. وكذلك أثر وجود مركز لوجيستى فى نطاق الميناء على دعم القدرة التنافسية للميناء مع دراسة تحليلية لمينائى الإسكندرية وبرشلونة لإيضاح أهمية إدارة اللوجيستيات والتركيز على العوامل المتخصصة لجميع العمليات المعقدة التى تتضمنها إدارة اللوجيستيات لتطوير الموانىء

وكانت لجنة التحكيم مكونه من :

١- الربان/ محمد سعيد نبيغ الخبير البحرى بمركز البحوث والاستشارات (مشرف الرسالة)

٢- أ.د/ محمد خميس الروكة أستاذ بكلية الآداب - جامعة الإسكندرية (محكم خارجى)

٣- الأستاذ/ محمد عبد القادر توفيق رئيس قسم إدارة واقتصاديات النقل البحرى (محكم داخلى)

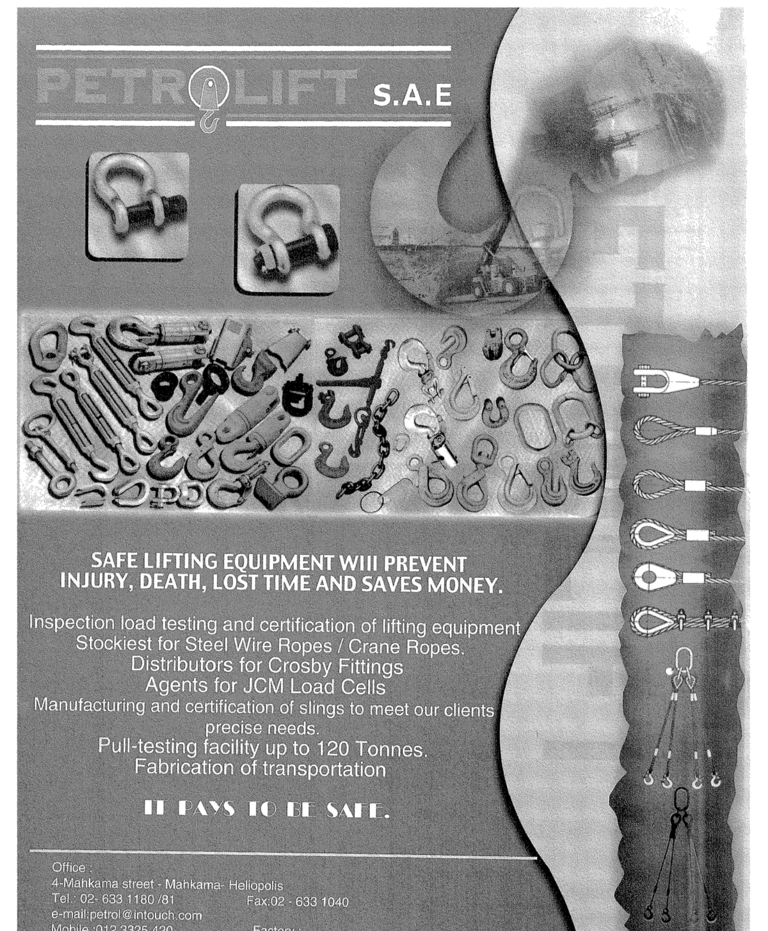
٤- د/ رفعت رشاد رئيس قسم الدراسات العليا البحرية (رئيس قسم الدراسات العليا).

وأسرة تحرير مجلة انترناشيونال تهنىء الباحثة زيزى حسن زيدان وإلى اللقاء قريب فى رسالة الدكتوراه.

تهنئة قلبية



يسعد أسرة مجلة إنترناشيونال أن
تتقدم بالتهنئة القلبية
للسيد اللواء
أ.ح/ محفوظ طه مرزوق
بالثقة الغالية التى أولاها إياه
السيد الدكتور / عاطف عبيد
رئيس مجلس الوزراء
على تعينه
نائبا لرئيس هيئة موانى البحر الأحمر
إمتدادا للإنجازات المضيئة التى حققها
فى خدمته بالقوات البحرية
متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح



PETROLIFT S.A.E
SAFE LIFTING EQUIPMENT WIII PREVENT INJURY, DEATH, LOST TIME AND SAVES MONEY.
Inspection load testing and certification of lifting equipment
Stockiest for Steel Wire Ropes / Crane Ropes.
Distributors for Crosby Fittings
Agents for JCM Load Cells
Manufacturing and certification of slings to meet our clients precise needs.
Pull-testing facility up to 120 Tonnes.
Fabrication of transportation
IT PAYS TO BE SAFE.
Office :
4-Mahkama street - Mahkama- Heliopolis
Tel.: 02- 633 1180 /81
Fax:02 - 633 1040
e-mail:petrol@intouch.com
Mobile :012 3325 420
Factory :
Badr City - Plok 1/197 B

إنترناشيونال
International

International
Specified periodical international economic magazine
Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant
Capt./ Assem Elsayed Ahmed
Editor in chief and manager incharge
Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban
Editor supervisor
Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices
Head Office
Lebanon Beirut
P.o.b (6461/14)
Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)
Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.
51.Victor Amanuel St., Smouha
Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)
E-mail: assem355@hotmail.com
Seagull
Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez
Capt Ahmed Badawy
Tel-Mob. : (+2) - 0123184320
Abd El - Rehim Moustafa
Tel : (+2) - (062) -(578445)

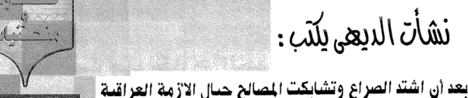
Ismailiah
Mohamed Hussein Saleh
Tel : (+2) - (064) -(346081)
E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria
Ibrahim Salim Deir Atany
Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah
Tel :(+966)-(2)-(6369985)
Fax :(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai
Shereif Salah Mokhtar
Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York
Moh. Mahmoud El Moghazy
Tel :(+1)-(718)-(3819183)




نشأت الديهي يكتب :

بعد أن اشتد الصراع وتشابكت المصالح حيال الأزمة العراقية



كلمة السر عند فوهة البئر

تلاشت العبارات البراقة ذات اللون الوردى والتى تتساقط كأنها قطرات الندى وحلت محلها عبارات هادرة حادة ذات ألوان داكنة تميل إلى السواد كأنها قطرات النفط العراقى الخام.



كلاب أمريكا وتعالب أوروبا يتصارعون، ولا أحد يدرى لماذا يتصارع هؤلاء الديكة الذين كانوا أصدقاء الأمس وحلفاء المستقبل هل يتصارع هؤلاء من أجل (الحرية) حرية الشعوب واستقلالها أم من أحل (المصالح) مصالح الكبار فى بلاد مازالت بكراً إلى حد كبير لكنها للأسف مازالت تركب الأفيال وتحكم بالحديد والنار وتقدس حكم الفرد وتعانى منه فى آن واحد! الصلف والغرور الأمريكي والمدعوم بتكبر وتجبر بريطانى ما عاد خافياً على أحد .. ولكن لكل ظالم نهاية والناريخ علمنا أن الغرور والتكبر هو بداية النهاية لإمبراطوريات الظلم والطغيان والرئيس الأمريكى (جورج بوش) نجح بدرجة إمتياز فى جمع شعوب العالم بأسره ضد أمريكا الىى أصبحت مرادفاً لغوياً للظلم والغرور ورغم كل ذلك نبقى لغة المصالح هى اللغة الأكثر فرقعة ولا خلاف فى ذلك فعندما نعلم أن العراق يمتلك ثانى احتياطى بىرولى فى العالم بعد السعودية حيب يقدر بنحو ١١٢.٥ مليار برميل، يمثل نسبة ١١٪ من الاحتياطى العالمى والنفط العراقى يتميز بتكلفته الإنتاجية المنخفضة بالإضافة إلى جودته العالية حيث تشير التقديرات إلى أن تكلفة استخراج برميل النفط فى العراق تتراوح ما بين دولار إلى دولار ونصف فى حين تصل تلك التكلفة إلى حوالى ١٢ دولار فى أمريكا الشمالية و١٨ دولار فى أمريكا الجنوبية.

وتشير التقديرات إلى أن انخفاض أسعار البترول بمقدار ١ دولار فى البرميل يعنى انخفاض مدفوعات الولايات المتحدة بمقدار ٤ مليارات دولار فى العام فما بالنا لو سيطرت أمريكا على منابع البترول العراقية واستطاعت خفض ١٠ دولارات للبرميل الواحد، فلا شك أن هناك مكاسب هائلة ستحققها الإدارة الأمريكية، وبنظرة سريعة على الاحتياجات النفطية الأمريكية فإنها تستهلك ما يقرب من ربع إنتاج العالم من النفط وتستورد لتلبى هذا الاستهلاك وهذا يجعل الولايات المتحدة متحفزة للحفاظ على مصالحها غير الخافية فى هذه المنطقة الهامة من العالم وليس أدل على ذلك من قول الجنرال أنتونى زينى الذى كان قائداً للقيادة المركزية الأمريكية عام ١٩٩٩ حين قال «منطقه الخليج وما تحويه من كميات هائلة من احتياطات النفط تجعل من الضرورى أن تحتفظ الولايات المتحدة بحرية التدخل فى الإقليم والاستفادة من هده الثروه النفطيه الهائلة» إن الأمور غاية فى الوضوح وكما أوضح أ/ خليل العنانى فى مقاله بالسياسة الدولية «دور النفط فى الأزمة العراقية - الأمريكية» بقوله .. رغم كل ذلك يظل النفط دافعاً مؤثراً ومحركاً رئيساً وراء الرغبة الأمريكية فى تغيير النظام العراقى».

فالمصالح الأمريكية لا تمثل مصالح عادية بل إنها مصالح استراتيجية ومسألة أمن قومى أمريكى، إن هناك خمس شركات مالية كبرى - كما ذكر فى السياسة الدولية - تسيطر على السوق العالمية للنفط منها شركتان أمريكيتان وهما (إكسون موبيل) و (شيفرون تكساسو) ونعتبر إكسون موبيل هى أكبر شركة نفط فى العالم حيث تبلغ أصولها نحو ١٤٣ مليار دولار وبلغت عائداتها فى ٢٠٠١ حوالى ١٩٢ مليار دولار وتحتل الشركات الأمريكية ثلاثة أرباع الإنتاج النفطى العراقى ولكنها فقدت هذه النسبة بعد تأميم شركة البترول العراقى عام ١٩٧٢ وتحولت الشراكة نحو الشركات الروسية والفرنسية، وحالياً نتجه أمريكا وبريطانيا فى استعادة الوضع السابق داخل سوق النفط العراقى، إن تصريحاً كتصريح «كينيث دير» المدير التنفيذى بشركة شيفرون الأمريكية حين ذكر أن «العراق يمتلك احتياطيات هائلة من النفط وأتمنى أن يكون لشركة شيفرون حرية الولوج لهذا البلد والاستفادة من ثرواته النفطية»، كما أن لبريطانيا شركتان هما «البريطانية للبترول وشل الملكية» والتى تحاول كذلك استعاده وضعها داخل السوق العراقى المفقود ..
ولا سبيل لذلك سوى دك العراق وتحطم أنفه وتغير نظام الحكم الموجود به حالياً وزرع نظام عميل بديل كما حدث فى كابول من قبل، وكما نقول (السياسة الدولية) أن التشابك بين رجال البترول ورجال الحكم والسياسة فى إدارة بوش الحالية واضح إلى حد بعيد.

فمن المعروف أن هناك عناصر كثيرة فى الإدارة الحالية معظمهم من النفطيين القدامى ومنهم (ديك تشينى) نائب الرئيس الحالى والذى عمل كرئيس لمجلس إدارة شركه «هاليبرتون» العملاقة للطاقة وكذلك «كونداليزا رايس» والتى كانت عضواً فى مجلس إدارة فى مجلس إدارة شركة «شيفرون» النفطية الأمريكية، كذلك وكما وردت فى التقارير المعنية فإن هناك مائة من المسئولين فى الإدارة الحالية للبيت الأبيض يضعون استثماراتهم والتى تبلغ ١٤٤.٦ مليون دولار فى قطاع الطاقة وهو ما يدفعهم للضغط من أجل شركاتهم ومصالحهم إلى أقصى مدى، على الجانب الآخر فإن معارضة فرنسا وألمانيا وروسيا والصين لأى ضربة أمريكية للعراق ليست من أجل العراق كدولة وشعب ومؤسسات وليست من أجل الحفاظ على الشرعية الدوليه التى تحاول أن ترسم ملامحها أمريكا منفردة، إن شركة (توتال) الفرنسية هى نداء المصالح الفرنسيه داخل الأراضى العراقية بالإضافة إلى الاستثمارات الحكومية الفرنسية العملاقة داخل فى (مجنون) و (نهر عمر) فالأول يحتوى على ما يقرب من ٣٠ مليار برميل من احتياطات النفط .. إن فرنسا لا تملك خيار آخر إلا الدفاع عن مصالحها المباشره وغير المباشرة داخل الأراضى العراقية.

وروسيا التى تسيطر شركاتها على معظم حقول البترول العراقى ممد من ١١ حقلاً للنفط العراقى تسيطر روسيا على ٤ حقول كما تحتفظ شركة (لوك أويل) الروسه العملاقة والتى تقدر قيمتها السوقية بنحو ١٣.٤ مليار دولار، وتمتلك الحكومة الروسية نحو ١٤٪ من حقوق التنقيب عن النفط فى حقل (القرنة) والذى يعد أضخم حقل بترولى فى العالم كما تمثل شركة (زاروبجنفت) الحكومية العميل الرئيسى للنفط العراقى تحت مظلة برنامج النفط مقابل الغذاء، ويقدر الخبراء الروس إلى أن قيام حكومه موالية للولايات المتحدة سيحرم روسيا من حوالى ٦٠ مليار دولار قيمة عقود مدنية تم الإتفاق على غالبيتها

على كلٍ فإن قيام حرب أمريكية عراقية بات وشيكاً إلى حد بعيد ولكن تبقى الإرادة المضادة إرادة المصالح الفرنسية والروسيه والصينية عنصراً يمثل الأمل فى منع قيام الحرب.

ومع كل ذلك فإن الأمة العربية مازالت تمثل مجموعة من الأصفار لا تملك تحديد مصيرها ولا مستقبلها وأختم مقالى بتلك العبارة الحزينة «الأموات لا يلبون النداء» فعلكم رحمة الله يا عرب.

★★ عجائب وغرائب من خارج الحدود ★★

إعداد / ولاء حمزة

عزيزي القارىء دعنا نأخذك معنا في جولة حول العالم لنستمتع ونشاهد غرائب وعجائب توجد بالفعل خارج حدود بلادنا الحبيبة ولعلها جولة موفقة وسعيدة إن شاء الله وعلى كل حال لابد أن تتذكر دائماً قدرة الخالق على كل شيء.

قال تعالى: "قالوا سبحانك لا علم لنا إلا ما علمتنا إنك أنت العليم الحكيم"

صدق الله العظيم.

صدق أو لا تصدق

عملة اليورو تضر الجلد

ذكرت دراسة علمية نشرت مؤخراً أن عملة اليورو تصيب بعض الناس بحساسية للجلد ومنها الاكزيما وأضافت الدراسة أن القطع المعدنية من تلك العملة يدخل في تكوينها معدن النيكل الذي يسبب هذه الحساسية إذا لامست الجلد فترات طويلة.

أمريكا والعالم

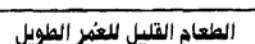
كشفت دراسة أمريكية أن معظم الشباب الأمريكي ممن في سن الخدمة العسكرية لا يعرفون موقع العراق أو إيران أو أفغانستان على خريطة العالم وأشارت الدراسة التي أجرتها الجمعية الوطنية الجغرافية الأمريكية إلى أن ١٣٪ فقط من الشباب الأمريكيين توصلوا إلى موقع العراق وإيران كما أكد أحدث استطلاع للرأي أن ١٠٪ من الأمريكيين لا يستطيعون تحديد موقع بلادهم على الخريطة!!!

سرقة صخور القمر!

علنت وكالة الفضاء الأمريكية «ناسا» أنه تم إلقاء القبض على ثلاثة متدربين سابقين بالوكالة وأنهم اعترفوا بأن لهم صلة بإختفاء بعض من صخور القمر والنيازك تصل قيمتها إلى نصف مليون دولار .. وذكرت الوكالة أن الثلاثة كانوا يعملون في مركز جونسون للفضاء.

بلدة أمريكية في المزاد

في حادث يعتبر الأول من نوعه تم عرض بلدة أمريكية بولاية كاليفورنيا للبيع في المزاد على شبكة الانترنت. وذكر صاحب العرض أن بلدة بريد جفيل تضم معدات ثقيلة وعدداً من معدات الصيانة وأنه يملك هذه البلدة وبلغ أعلى سعر للبلدة ٥٢٢ ألف دولار حتى الآن.



الطعام القليل للعمر الطويل

أثبتت تجارب علمية أجريت على حشرة ذبابة الفاكهة أن انخفاض كمية الطعام وقلة التغذية تؤدي إلى زيادة معدل العمر لدى هذه الحشرات حيث أنه يحدث انخفاض في انزيم معين يسمى أنزيم «آر بي دي -٣» والذي يؤدي انخفاضه لزيادة العمر لدى هذه الحشرة وهذه الدراسة تعد خطوة جديدة لتفسير سر العمر الطويل وإذا تم تطبيقها على باقي الكائنات الحية بما في ذلك الإنسان فمعنى ذلك أن عدم حصول الإنسان على كميات طعام كبيرة يؤدي لطول عمره ... والله أعلم

جليد على سطح كوكب المريخ...!!

أظهرت عمليات المراقبة التي تقوم بها مركبة الفضاء الأمريكية «أوديسي» وجود كميات كبيرة من الماء المتجمد على سطح كوكب المريخ. وقال ويليام بونيتون الأستاذ بجامعة اريزونا الأمريكية أنه توافرت دلائل على أن هناك كميات كبيرة من الجليد مختلط بتربة الكوكب على أعماق تبعد ١٨ بوصة عن سطحه.

من عاشر القوم ٤٠ يوما... !!

نعم إنه مثل شعبي قديم ولكن الأبحاث الأمريكية أثبتت ذلك مؤخراً حيث اكتشف الباحثون الأمريكيون أن القرود قد اكتسبت مهارة الكلام نتيجة معاشرتهم للبشر وقد لاحظ الباحثون أنه يقوم بنطق بعض الكلمات كما تم التعرف على الكلمات التي يقوم بنطقها واضحة مثل أسماء بعض الفاكهة كالموز والعنب وأكدوا أن القرد لم يتم تعليمه ولكنه قام بنطقها من تلقاء نفسه. وسبحان الله.

رقماً قياسياً في جائزة اليانصيب

أكبر جائزة في تاريخ اليانصيب الأمريكي قيمتها ٣١٥ مليون دولار فاز بها مواطن أمريكي من ولاية فرجينيا لم يكشف عن اسمه بعد وهذا المبلغ يعد رقماً قياسياً في تاريخ المسابقة وهو يعتبر مليونيراً في غمضة عين ويستطيع الفائز أن يتسلم المبلغ دفعة واحدة بعد خصم الضرائب ليصل إلى ١٧٠ مليون دولار فقط.

تهريب ٢٤٠ سلحفاة نادرة

قامت السلطات الهندية بإلقاء القبض على سيدة حاولت تهريب ٢٤٠ سلحفاة نادرة في حقيبتين وذكر المسئولون بوكالة «يونايتد نيوز» إنه تم توجيه تهمة محاولة تهريب حيوانات معرضة للإنقراض بموجب قوانين المحميات الهندية. وهذا يدل على أن السلاحف أيضاً لم تسلم من عمليات التهريب.

مطعم صيني على أعلى عجلة دوارة

تخطط الصين لوضع مطعم فوق أعلى عجلة دوارة في العالم التي سترتفع في سماء المدينة بحلول عام ٢٠٠٥ وسيستمتع العملاء أثناء تناولهم الطعام بمشاهدة متحركة لمعالم شنغهاي وستنتزع العجلة لقب أعلى عجلة دوارة في العالم من عجلة الألفية بلندن إذ سيبلغ ارتفاعها ٢٠٠ متر.

استنساخ الهند للفهد المنقرض

معهد أبحاث هندي تقدم بطلب لإيران من أجل إعارته زوجاً من الفهود المعروفة باسم «شيتا» أو تقديم بعض الخلايا منها لاستنساخ هذا الحيوان والمعروف أن هذا الفهد يطلق عليه أيضاً «الصياد» وينتمي إلى العائلة القططية وقد انقرض في الهند منذ نصف قرن عقب عمليات الصيد الواسعة النطاق التي كانت تجرى إبان الحكم البريطاني لها وانتهى عام ١٩٤٧م ويعتبر هذا الحيوان هو أسرع حيوان على الأرض إذ يمكنه الجري ١٠٠ كم في وقت قصير جداً.

ضع بياناتك تحت سطح جلدك .. فهذا أفضل

قامت عائلة جاكوب الأمريكية بزرع شريحة كمبيوتر في جسدها للحصول على خدمة طبية أفضل لتصبح بذلك أول عائلة تحمل بياناتها في بطاقة تحت الجلد. وتقوم الشريحة الالكترونية بتخزين التاريخ الطبي الكامل للشخص بحيث يمكن حصول الأطباء عليه بسهولة عند عمل مسح ضوئي للشريحة ودون إجهاد المريض وقد وافقت هذه العائلة على أن تكون فئران التجارب في التكنولوجيا الرقمية الأمريكية وذلك بعد تعرض هذه العائلة لمحنة بسبب مرض الأب المفاجيء ونقله للعناية المركزة وعدم إمكانية رده على كثير من استفسارات الأطباء حول حالته الصحية بسبب الآلام التي يعانيها.

ولا توجد أي آثار جانبية للشريحة لأنها مصنوعة من مواد معالجة حيوياً بحيث لا تتفاعل مع جسم الإنسان والطريف أنه لا يمكن سرقة هذه البطاقة الصلبة وهي غير قابلة للضياع بعكس بطاقة الائتمان مثلاً ...!!!!

كشف أعماق البحار بالغواصة السمكة

قام الباحثون في البحرية الأمريكية بابتكار نموذج لغواصة تكشف الأعماق دون أن يكون على متنها بشر وهذه الغواصة تشبه السمكة يبلغ طولها ٣ أقدام وهي مصنوعة من سبائك معدنية تستطيع أن تنكمش بنسبة ٨٪ عندما تتعرض للحرارة والتبريد مما يعطيها مرونة في الحركة. وأهم ما يميز هذا النموذج الجديد أنه لا يمكن اكتشاف وجوده من فوق السطح كما أنه أقل إثارة للضوضاء من الغواصات التقليدية بجانب أنه يساعد في عمل مسح للمحيطات واكتشاف أماكن المتفجرات.

تطوير العملية التعليمية بالإسكندرية

مما لا شك فيه لدى الجميع أن الإسكندرية أصبحت موضع اهتمام العالم ورمز للتطوير الإيجابى من الناحية الجمالية والناحية الثقافية كما تبين لكل زائر لها مؤخراً فهى تحمل عبق الماضى وتطور الحاضر وتكنولوجيا وعلم المستقبل وكل ذلك بفضل الله سبحانه وتعالى وفضل السيد اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية ولكننا هذه المرة نعرض تطور العملية التعليمية داخل مدينتنا الجميلة عن طريق وضع برنامج تعليمى متطور تحت إشراف أ/ كاميليا حجازى وكيل أول وزارة التربية والتعليم بالإسكندرية وأ/ سميحة عبد المعطى مدير إدارة التطوير والمبعوثين بمديرية التربية والتعليم بالإسكندرية. ولمعرفة ادق تفاصيل هذا البرنامج التعليمى الذى يتم بالتعاون مع «الوكالة الأمريكية للتنمية».

وسام غنيم

انتقلنا للحديث مع أ/ سميحة عبد المعطى.. وقد أشارت سيادتها إلى ..

أولاً: هدف المشروع:

تطوير التعليم فى عينة مختارة من مدارس الإسكندرية روعى فى اختيارها أن تكون من الأحياء الفقيرة والمتوسطة من خلال الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة وذلك بالعمل على ثلاث محاور أساسية.

(١) إدارة لامركزية متطورة من خلال تعديل السياسات والإجراءات

(٢) تعزيز دور المجتمع السكندرى من خلال ثلاثة لجان للدعم والمتابعة.

(٣) تدريب متطور للمدرسين ومديرى المدارس.

ثانياً: إنجازات المشروع:

(١) عمل دراسة تشخيصية لعينة المدارس المختارة (٣٠ مدرسة فى كل من حى شرق وحى غرب).

(٢) جمع وتحليل البيانات الخاصة بهذه المدارس.

(٣) عمل زيارات ميدانية للعديد من هذه المدارس للوقوف على حالتها ومدى توافر الامكانيات بها.

(٤) عقد ورش عمل مع بعض أولياء الأمور.

(٥) انتهاء تطوير ورقة العمل التى تحتوى على:

- تحليل الوضع الحالى فى هذه المدارس.
- كيفية تفاعل القطاع الخاص والمجتمع السكندرى والتعاون لتطوير هذه المدارس.
- خطة عمل تحتوى على ما يجب عمله ومن الذى سيقوم به وطريقة التنفيذ.

(٦) بدء التدريب لقيادات المدارس على أساليب القيادة واتخاذ القرار وحل المشكلات وإدارة المدارس فى شهر أغسطس الماضى.

أما عن المعايير التى عن طريقها تم اختيار المدارس المشتركة فى هذا البرنامج التعليمى؟

أشارت أ/سميحة عبد المعطى إلى ما يلى:

١) البدء بعدد مناسب من المدارس لتيسير الإدارة وتحقيق نتائج ملموسة.

٢) التقارب الجغرافى لموقع المدارس.

٣) توفر أرض فضاء بجوار المدارس لبناء المدارس الابتدائية الممولة من الوكالة الأمريكية للتنمية.

٤) توازن أعداد مدارس البنين والبنات.

٥) اختيار المدارس من ذات الفترة الواحدة والفترتين.



اللواء / عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية

النتائج المتوقعة

- اكتساب الطلاب لمهارات حل المشاكل المختلفة.
- خفض معدلات غياب الطلاب.
- زيادة الأنشطة المدرسية داخل وخارج المدرسة.
- تبنى وزارة التربية والتعليم لسياسة مشاركة المجتمع فى متابعة أداء المدرسة.
- نشر مبدأ اللامركزية فى اتخاذ القرار على مستوى المحافظة والحى والمدرسة.
- استمرار التعاون بين المجتمع والوزارة لتحسين مستوى المدارس.
- خدمة تعليمية أفضل لحوالى ٨٠٠ ألف طالب وطالبة بالإسكندرية على المدى البعيد.

وأشارت أ/ سميحة بأن البرنامج التعليمى المطبق فى الإسكندرية يتبنى حوالى ٣٠ مدرسة - ١٦ مدرسة بإدارة غرب ابتدائى ٧ إعدادى ٧، ثانوى ٢ و ١٤ مدرسة بإدارة شرق ابتدائى ٥، إعدادى ٧، ثانوى ٢. ويشمل ٣٠ ألف طالب و ١٦٥٠ مدرس و ٢٥٠ إدارى.

ويهدف فى المستقبل تغطية ٧ إدارات التى تضم ١٥٦٣ مدرسة بمدينة الإسكندرية وتطبيق نفس الأسلوب العلمى فى جميع المجالات.

د/ سميحة عبد المعطى

كما يتم التعاون الفعلى بين إدارات المدارس المختارة ومجلس الأمناء الذى يتكون من:

- ٦ من الآباء من غير العاملين بالمدرسة.
- ٤ من أفراد المجتمع المحلى المهتمين بالعملية التعليمية بينهم سيدة على الأقل.
- ٢ من معلمى المدرسة ينتخبهم المعلمون فى اجتماع الجمعية العمومية.
- مدير تنفيذى للمجلس ويكون مدير المدرسة.
- وكيل المدرسة للنشاط.
- وكيل المدرسة لشؤن الطلاب.
- طبيب التأمين الصحى.
- أقدم أخصائى اجتماعى أول.

تعريف مجلس الأمناء:

ينشأ فى كل مدرسة من المدارس المشاركة فى برنامج تطوير التعليم بمختلف مستويات المراحل التعليمية بمحافظة الإسكندرية وينبثق المجلس عن جمعية عمومية للآباء والمعلمين بكل مدرسة ويستمر تشكيله لمدة عامين وتنتهى العضوية فيه بتشكيل المجلس المماثل بعد عامين مع إجراء تقييم مرحلى أثناء مدة التجريب وإجراء التعديلات اللازمة فى ضوء نتائج التقييم.

ويهدف هذا المجلس إلى تحقيق مبادىء تعليمية وتربوية منها ما يلى:

١) تفويض السلطة لتحقيق اللامركزية فى اتخاذ القرار.

٢) المشاركة وتوزيع المسئولية لتحقيق الإدارة الذاتية.

٣) مزيد من الصلاحيات فى التخطيط والتقويم ووضع القرارات.

٤) المسئولية والمساءلة لتحقيق توسيع قاعدة المشاركة والتعاون بينه وبين المدرسة لتحقيق الجودة التعليمية التى تهدف لها عملية التطوير.

ولتحليل سلبيات وإيجابيات هذا البرنامج التعليمى الذى طبق على ٣٠ مدرسة بمحافظة الإسكندرية:

تحدثنا إلى أحد أعضاء مجلس الأمناء من أفراد المجتمع المحلى المهتمين بالعملية التعليمية د. سناء سعد وقد أشارت سيادتها إلى أن المشروع رغم الايجابيات التى حققها فى تطوير الأداة التعليمية وإرسال بعثات من المدرسين للخارج للحصول على معرفة أحدث الطرق العلمية للتدريس، بجانب تطوير المبانى فى مجموعة المدارس المختارة ولكن هناك نقطة هامة جداً من وجهة نظرى لم تتغير إلى حد ما حتى الآن وهو تطوير الفكر فى العلاقة بين المدرس والطالب فمازال هناك نوع من الخلل فى تعامل المدرس مع الطالب والعكس حيث لابد من إنشاء علاقة اجتماعية حميمة من الدرجة الأولى من المدرس للطالب أولاً بإعتباره أخ أو صديق لأن من هذا المنطلق سيزيد حب الطالب للمادة التى يقوم بتدريسها المدرس وهذه أهم نقطة لتقدم العملية التعليمية وارتفاع مستوى التعليم إلى أعلى مستوى داخل الإسكندرية.وهذا الهدف الأساسى الذى يهدف البرنامج لتحقيقه مستقبلاً فى جميع مدارس الأسكندرية.

كما استكملنا الحديث مع عضو أخر من أعضاء مجلس الأمناء

أ/ نبوية سالم .. وقد أشارت إلى أهم ما حققه البرنامج التعليمى حتى الآن من نتائج ملموسة:

١) قد تم تطبيق منهج اللغة الأنجليزية لأولى ابتدائى على جميع مدارس التطوير.

٢) نجاح تطبيق اللامركزية للمدارس وذلك بتحقيق المشاركة بين رجال الأعمال وجمعية تنمية الإسكندرية والجمعيات الأهلية ومديرية التربية والتعليم.

٣) تم تطبيق أفكار المدرسين الذين قاموا بالبعثة للخارج داخل مدارس.



د/ سناء سعد

٤) تم إقامة معرض بالأجر داخل مدرسة أم القرى الإعدادية إحدى مدارس التطوير وإيجار أرض المعرض لصالح المدرسة كدخل للتطوير ونأمل بتنفيذ الفكرة داخل كل مدارس التطوير.

٥) تم توزيع وجبات غذائية بمدارس الابتدائية لمنع تسرب الأطفال من اليوم المدرسى.

وأخيراً لا نستطيع القول إلا أن الإسكندرية حباها الله بمحافظ يحلم بأن نصل بها إلى قمة المجد فى الجمال والثقافة والتعليم وفى جميع المجالات ونأمل يوماً أن تصبح الإسكندرية رمز للتطور والجمال لكل العالم.

لك يا سيدتى

العلاج بالورد

* «الورد البلدى» يستخدم فى علاج الأمراض الصدرية والسعال الديكى والبول السكرى والتهابات المسالك البولية.

* «الياسمين» يستخدم فى علاج النقرس والروماتيزم وإيقاف نزيف الدم ويفيد فى علاج الصداع إذا شم أو استنشق به كما أنه إذا دق يغسل به الوجه ليذهب الكلف والنمش كذلك يستخدم فى علاج كثير من الأمراض الجلدية.

مدرب مخصوص لرشاقتك على الانترنت

مدرب مخصوص مجانى طوال ٢٤ ساعة ليس لديه إجازة يختار لك التمرينات المناسبة للمحافظة على رشاقتك ولياقتك ويمكنه أن يقدم لك نصائح ومعلومات عن الرياضة بالإضافة إلى برنامج خاص يناسب كل جسم وذلك بمجرد ملء استمارة بيانات تحددى فيها سنك ووزنك وعاداتك الغذائية وأسئلة كثيرة يمكنه الرد عليها على موقع -www. fit nessbautinque.com وبعد الانتهاء منها تظهر قائمة التمرينات المناسبة بصورة توضيحية لكل تمرين وحركاته المختلفة.

صحتك وجمال فى عسل النحل

العسل دواء وشفاء وجمال. هو غذاء يستمد نكهته من الأزهار وقد ثبت علمياً أن العسل فيه ڤيتامينات لها فوائد كبرى للصحة والنضارة والجمال ويتكون العسل من السكريات والبروتين والحديد والنحاس والمنجنيز والفوسفور والكبريت والكالسيوم والصوديوم ومجموعة من الڤيتامينات منها ڤيتامين «ج» الذى يساعد الأطفال على النمو وبناء العظام والأسنان.

وهو غذاء ضرورى للمرأة العاملة ليعوضها عن المجهود الذهنى والبدنى ويحافظ على شبابها ونضارتها كما أنه يعالج كثيراً من الأمراض منها السعال والجفاف لذلك ذكره القرآن الكريم «فيه شفاء للناس» صدق الله العظيم.

الرياضة عدو البدانة

توصلت إحدى الدراسات الطبية التى قام بها فريق علمى بالولايات المتحدة الأمريكية أكدت أن أكثر الدهون ضرراً بالإنسان هى تلك التى تحيط بأعضائه الداخلية وليست الخارجية الواضحة للجميع وأشارت الدراسة إلى أن بعض التمرينات الرياضية المعتدلة لمدة ٣٠ دقيقة يومياً تساعد على التخلص من تلك الدهون الداخلية الخطيرة وبالتالى تقليل فرص الإصابة بأمراض القلب والسكر والسرطان.

الفجل لعلاج النمش

النمش لا يمكن التخلص منه نهائياً لأنه مرتبط بالصبغات الموجودة بالجلد. والعلاج الطبيعى لاخنفائه وتفتيح لونه يكون بعمل خليط مكون من:

- ملعقة كبيرة مبشورة من جذور الفجل الحار
- ٤ ملاعق كبيرة من اللبن الرايب
- ملعقة كبيرة من طحين الشوفان.

ضعى هذا الخليط على أماكن النمش واتركيه لمدة نصف ساعة. ثم اشطفيه بالماء وتجنبى وضعه على المنطقة المحيطة بالعين لشدة حساسيتها.

لعيون جميلة ورموش طويلة

يحرق نوى التمر ويدق ناعماً ثم ينخل وتكتحل به العيون فإنه يزيد من جمالها ويزيد من طول رموشها.

- وينصحك خبراء التجميل بعدم الإكثار من استخدام «الماسكرا» لأنها تضر بالرموش وتقلل من كثافتها لذلك فيفضل إزالتها بعد عودتك إلى المنزل بقطنة بها مقدار مناسب من زيت الأطفال وامسحى بها الرموش من الجذور إلى النهايات.

القمح وقاية للإنسان من السرطان

أكد الباحثون فى جامعة "كنساس سيتى" بالولايات المتحدة الأمريكية أن القمح يعد سلاحاً فعالاً فى محاربة السرطان لإحتوائه على مستويات عالية من المواد المضادة للأكسدة التى تعتبر مهمة جداً للوقاية من سرطان القولون وأمراض أخرى مثل القلب والسكر حيث تقوم هذه المواد بمحاربة جزيئات يفرزها الجسم طبيعياً وتضر بخلايا الجسم، وأضاف الباحثون أن هذه النتائج قد تساعد فى إنتاج أنواع من القمح المعدل وراثياً يحتوى على كميات عالية من مواد كيماوية مضادة لمرضى السرطان.

منوعات إنترناشيونال

الأوائل

* أول طيار اخترق الجو هو العالم الأندلسى «أبو قاسم عباس بن فرناس» المتوفى عام ٨٨٧ م.
* أول من أطلق على الأطباء لقب دكتور هم الانجليز.
* أول من لقب بأمير الحج هو «أبو بكر الصديق».

حكمة العدد

إذا لم يكن لك رأى .. ستكون ضحية لأى رأى.

همسات

* ما تكبر أحد ... إلا من ذلة يجدها فى نفسه.
* الضعيف المحق .. يغلب القوى المحقوق.
* إرضاء جميع الناس .. غاية لا تنال.
* من يعمل .. ليس لديه وقت للدموع.
* الجرأة والصلابة .. فى العقل والقلب.

من أمثال الشعوب

* الجار الطيب خير من خزائن الدنيا.

«مثل بلجيكى»

* الشىء الذى تختاره وتحبه أخف حملاً مهما ثقل وزنه.

«مثل إيطالى»

الزوج الصينى أكثر وفاء

كشف استطلاع عالمى للرأى أجرته مؤسسة «إس إس انترناشيونال» البريطانية للبحوث الاجتماعية أن الرجل الصينى يعد أكثر أزواج العالم وفاء وإخلاصاً لشريكة حياته وجاء فى نتائج الاستطلاع الذى نشرته مجلة «أوت لوك» أن ٧٣٪ من الأزواج الصينيين الذين شملهم الاستطلاع أكدوا أنهم لا يقدمون على إقامة أى نوع من العلاقات خارج نطاق الزواج.

من عالم الحيوان

* العنكبوت ذو الأرجل الحمراء إذا تعرض للخطر فإنه ينزع الشعر الموجود على ظهره ويلقيه على أعدائه.
* فئران الحقول نستطيع أن تحفر أنفاقاً فى الأرض طول الواحد منها متران خلال ١٢ دقيقة.
* الحيوان آكل النمل يستطيع أن يدفع لسانه داخل عش النمل ١٦٠ مرة فى الدقيقة.

غرائب وعجائب

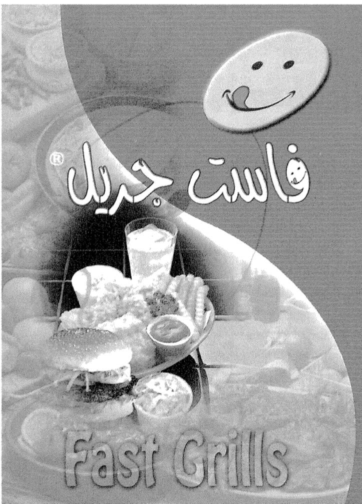
ثعبان رأس الرمح الذى يعيش فى الغابات الأمريكية الاستوائية له طريقة عجيبة فى اصطياد طعامه فله ذيل رفيع شاحب اللون مثل الدودة يرفعه إلى أعلى ويهزه يميناً وشمالاً فيجذب انتباه ضفدعة أو سحلية تظنه دودة فتأتى لتأكلها فتكون نهايتها فى فم هذا الثعبان.

موقع يهمك (إنترنت)

إذا أردت أن تتعرف على تاريخ عمليات الاستنساخ وكيفية الاستفادة منها فى مجال الزراعة والطب وتخليق الأعضاء يمكنك الاستعانة بهذا الموقع لمعرفة المزيد:
www.NEWSCIENTIST.com

إسلاميات

* قلب القرآن الكريم سورة «يس».
* عروس القرآن الكريم سورة «الرحمن»
* ظل رسول الله (صلى الله عليه وسلم) ١٣ سنة فى مكة يدعو للإسلام.

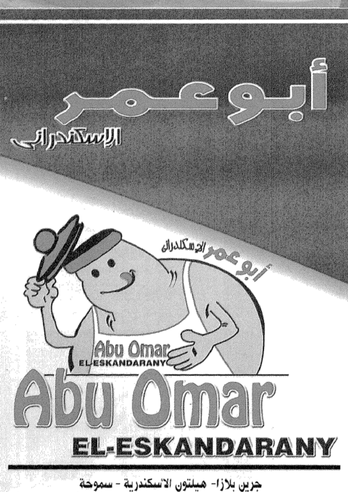


تهنئة

بالنجاح



تهنئة خالصة من آنى بحصول
الدكتورة
هبة حسن ممدوح على
بكالوريوس الطب
بدرجة إمتياز مع مرتبة
الشرف . .
وتهنئة خاصة من
السيدة/ راجية جلال
والأستاذ / حسن ممدوح
والسيدة / نجوى جلال
والأستاذ/ ممدوح منتصر
والأستاذ / نادر جلال
والسيدة / غادة توفيق
وهايدى ومروان ومنة الله
وندى والعائلة . .
وأسرة مجلة إنترناشيونال تهنئ الدكتورة هبة على نجاحها الباهر
وتتمنى لها دوام التفوق









فى ميناء دمياط البحرى

الأسلوب العلمى والريادة .. وراء النجاح

.. لازال هذا الميناء الوليد والحديث على الخريطة البحرية يثبت بالدليل القاطع يوماً بعد يوم بأنه الميناء الأول فى التخطيط والإدارة والإبتكار . وها هو يستعد الآن لبداية مرحلة جديدة .. كما أصبح أول ميناء يعتمد ذاتياً فى إدارته وتنفيذ مشروعاته الإستثمارية الجديدة على إيراداته بعد أن سدد جميع قروضه.

.. ولازلنا نرصد برؤية العين ونبض الواقع على ما يدور داخل هذا الصرح خاصة بعد أن تولى الفارس الهمام الذى لا يهدأ ويعمل أكثر من عشرين ساعة يومياً داخل هذا الصرح ليصبح ميناءاً عالمياً بكل المقاييس

.. ها هو اللواء / إبراهيم يوسف الذى يعد نموذجاً فريداً للعمل الجاد .. يقود المسيرة وفى عقله هدفاً سامياً يسعى لتحقيقه وهو " أكون أو لا أكون " فى هذه المرحلة التى تتميز بالمنافسة الشرسة بين موانى المنطقة.

.. ها هو لقاء آخر مع سيادته لنتعرف على الجديد داخل هذا الصرح الذى يحظى بإهتمام من المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل بجولاته المستمرة المفاجئة داخل هذا الميناء ومتابعة مستمرة من اللواء/ عصام بدوى رئيس القطاع . وسعيه إلى أن يصبح ميناءاً عالمياً ونموذجاً مشرفاً للمولنى المصرية بين الموانى العالمية . . فى تطوير أسلوب الإدارة بإستخدام التقنية الحديثة، وجذب خطوط ملاحية عالمية إلى الميناء وجذب المستثمرين المصريين والأجانب لعمل مشروعات إستثمارية داخل الميناء برؤوس أموال بلغ إحداها ١.٧ مليار جنيه.



اللواء/ عصام بدوى
رئيس القطاع



المهندس / حمدى الشايب
وزير النقل المصرى

اللواء/ إبراهيم يوسف
رئيس هيئة ميناء دمياط

حوار / عبد الرحيم مصطفى

لواء.إبراهيم يوسف. . إعتدنا دائماً فى لقائتنا السابقة التى تتصف بالموضوعية والشفافية أن نعرف مدى إستخدام التقنية الحديثة فى أسلوب العمل داخل الميناء ليظل منافساً قوياً مع موانى المنطقة التى تعتمد على الأساليب التكنولوچية فى مجال المنافسة فيما بينها.

نود أن نتعرف عن موقع ميناء دمياط من ذلك ليظل منافساً قوياً. . ؟!

- بالتأكيد .. وكما تحدثت فى اللقاءات السابقة بأن ميناء دمياط ولد عملاقاً .. ولكى يحافظ على هذه المكانة بحسب موقعه فى حوض البحر المتوسط لابد من الإطلاع على أسالبب التقنية الأوروبية فى مجال الموانى لكى لا نتخلف عن هذه المكانة.. ولعل إتفاقية التوأمة بين ميناء دمياط وميناء مرسليا الفرنسى كانت بصدد الدفاع والتحصين لبظل ميناء دمياط منافساً شرساً مع الموانى المجاورة.. والإتفاقية كانت لتبادل المعلومات والزيارات من خلال لجان تحت إشراف مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا .. وبالطبع تلك الإتفاقيات لها فائدة متبادلة.. لأن مجال النقل البحرى يتطور بسرعة مذهلة، فلابد من إستثمار الوقت بأسلوب علمى وجاد حتى لا يفوتنا قطار التقدم.. ولهذا وضعت الخطة لإعداد برامج للعمل بإستخدام الحاسب الآلى فى جميع القطاعات، والأنشطة داخل الميناء ، تتمثل فى إعداد خطة سنوية لتطوير أساليب العمل بحيث يكون الميناء فى وضع تنافسى مع الموانى المتطورة فى شرق حوض البحر المتوسط.

.. ويستطرد اللواء / إبراهيم يوسف حديثه .. لذلك تجرى عملية رفع كفاءة الممر الملاحى بإستمرار وبإنتظام أعمال التكريك للحفاظ على العمق التصميمى الذى يسمح بإستقبال السفن العملاقة. كما تم إدخال نظام الرقابة الملاحية الرادارية لتحديد الممر الملاحى الآمن وتشغيل القطاع البحرى بالميناء على مدار ٢٤ ساعة يومياً ، وفى كل الأجواء المناخية- وتشغيل العمل لفترة مسائية للأنشطة التى تقدم خدماتها للمستثمرين..

- سيادتكم . بهذا الأسلوب العلمى.. أصبح الميناء يدار بالنظام الآلى الإليكترونى .. نود أن نعرف ما مدى تلك الإستثمارات التى تمت داخل الميناء، ومدى التسهيلات والتيسرات المتوافرة لهم.. ؟!

- فى الواقع أن الإستثمارات الحالية بالميناء تزيد على ثلاثة مليارات دولار وهى فى زيادة من العروض المتوافرة علمنا يومياً بفضل موقع الميناء وأسلوب الإدارة والتيسيرات الممنوحة للمستثمرين .. فهيئة الميناء حريصة منذ البداية أن تقدم خدمة حضاريه تساعد الشركات والمستثمرين داخل الميناء على أداء أعمالهم بالكفاءة والسرعة المطلوبة بإستخدام التكنولوجيا وأسلوب الإدارة المتطور لتوفير الجهد والوقت على المستثمرين.. فضلا عن ذلك أن ميناء دمياط سوف يصبح الأول فى السنوات القادمة لإقامة مجمعات عالمية لشركات البترول لتصدير الغاز. فضلاً عن الأنشطة الاخرى.

- نظراً للإقبال المتزايد فى حركة السفن والبضائع فى الميناء لسمعته العالمية مما حقق زيادة عن طاقتة التصميمية.. فقد تم إدراج توسع فى أرصفة الميناء .. نود التعرف على إنشاد الرصيف الجديد ومدى تكلفته وفترة تنفيذه، ومدى إضافته لأرصفة الميناء .. ؟!

- بالتأكيد .. بأنه منذ إفتتاح الميناء للملاحة عام ١٩٨٦ وحتى الآن حقق هذا الميناء الوليد نجاحاً ملحوظاً مما جعله ميناءاً منافساً بين موانى البحر المتوسط.. وهذه شهادة نجاح لنا .. فقد إستقبل الميناء العام الماضى حوالى ١٦٠٠ سفينة وتداول حوالى ١٢.٢ مليون طن بضائع محققاً زيادة عن طاقته التصميمية تعدت الضعف.. لذا دعت الحاجة لإضافة أرصفة جديدة للأرصفة الحالية لإستيعاب حركة السفن والبضائع المتزايدة.. وللقضاء على ظاهرة إنتظار خارج الميناء .. لذا تم إدراج هذا التوسع بالخطة الخمسية الحالية.. وقمنا بعمل العديد من الأبحاث والدراسات تحت إشراف المكتب الفرنسى EEG وميناء مرسيليا حتى تمت الترسية على إحدى الشركات الوطنية وشركة كورية لإنشاء الرصيف الجديد بتكلفة ١٠٦ مليون جنيه مصرى تسدد بالكامل بالتمويل الذاتى ودون تحميل موازنة الدولة أية أعباء مالية.. وقد تم بالفعل منذ سنة ونصف توقيع العقد..وجارى إنشاء الرصيف الجديد. الذى من المنتظر أن يحقق إضافة هائلة بالتداول بالميناء إلى ١.٢ مليون حاوية نمطية و ١٨ مليون طن بضائع سنوياً.

- وأحب أن أرصد فى مجلتكم الغراء أن هذا المشروع يتم بمساهمة ومتابعة من السيد المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل بالذى يدعم هذا المشروع وتمنى أن يخرج إلى دائرة النور. وذلك تماشياً مع السياسة الحكمية والرشيدة للسيد الرئيس / **محمد حسنى مبارك** فى الدعم المستمر فى جميع مجالات النقل من أجل رفعة وطننا الحبيب.

.. فى نهاية حديثنا المثمر شكرنا اللواء / إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء دمياط. على هذا الحديث وتمنينا لسيادته و للعاملين أن يستمر الميناء فى مسيرته الواثبة ليظل البوابة الحضارية لمصرنا الحبيبة.



شكراً لهذا الرجل



تنتهز أسرة مجلة إنترناشيونال هذه الفرصة لتتقدم بخالص الشكر والعرفان والتقدير للسيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد فرج لطفى على ماقدمه من أعمال وإنجازات أثناء توليه منصب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية والدخيلة
راجين من الله عز وجل أن يوفقه فى حياته القادمة وأن يمنحه الصحة والسعادة

مرحباً بهذا الرجل



تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بالتهنئة القلبية
للسيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد إبراهيم يوسف بالثقة الغالية التى أولاها إياه المهندس / حمدى الشايب وزير النقل المصرى على تعيينه رئيساً لمجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية والدخيلة للإنجازات التى حققها خلال فترة توليه منصب نائب رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والدخيلة متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح



إهداء رقيق بمناسبة الزفاف السعيد فى الأهل والأصدقاء للعروسين مهندس/ عمرو صبيح والآنسة / سلمى إبراهيم وألف مبروك



فى حفل عائلى تم عقد قرآن الآنسة/ مروة محمد حمدى كريمة السيدة / وفاء أحمد إبراهيم مدير إدارة التخطيط بقطاع النقل البحرى على الأستاذ المحاسب / محمود يوسف



إهداء من ماما سناء إلى الأستاذ/ محمد فايز والآنسة / يسرة إبراهيم وألف مبروك



فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء بدار القوات البحرية (المحروسة) تمت خطوبة الآنسة / نسرين كريمة الأستاذ / عادل محمود عطا الله المدير العام بمصلحة الضرائب إلى المهندس / إيهاب عبد الجبار بشركة أطلس كوبكو

فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء بدار القوات البحرية (المحروسة) تمت خطوبة الآنسة/ نيفين كريمة الأستاذ/عادل محمود عطا الله المدير المالى بمصلحة الضرائب إلى المحاسب / محمد فتحى محفوظ مهندس الكمبيوتر بأمريكا ألف مبروك



محمد السيد عبد العال

حبيبة السيد عبد العال





من ماما نبوية وبابا على محمد صالح وعقبال مليون سنه



روان أحمد عبد الرحيم عيد
عيد ميلاد سعيد



محمد على عبد الرحيم عيد
عيد ميلاده الثالث



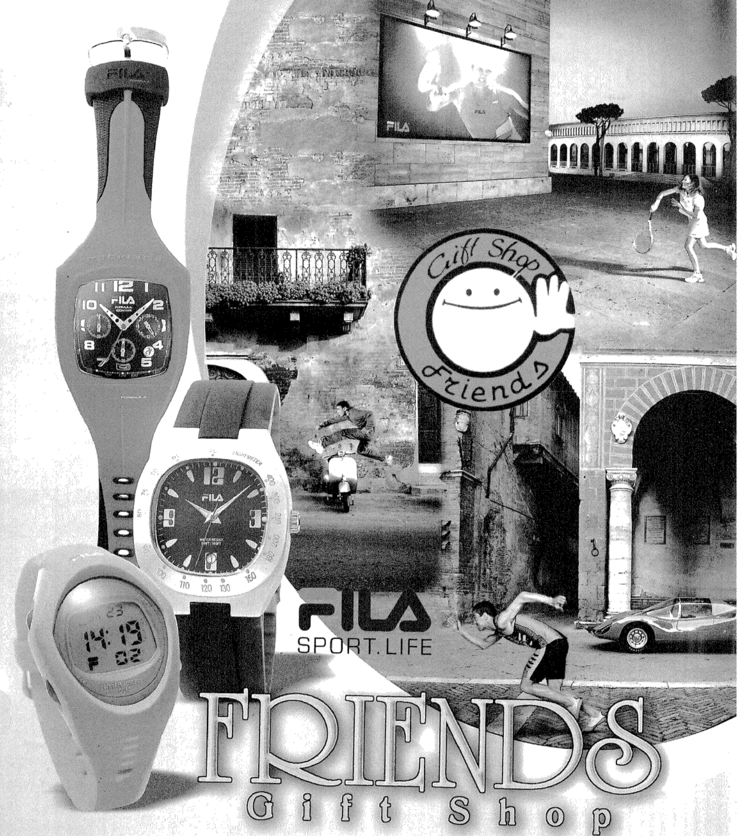
من ماما وبابا إلى محمد حسين صالح بمناسبة عيد ميلاده ال ١٣ وعقبال مليون سنة



سارة عادل
كل سنة وانتى طيبة بابا وماما وعمو عصام



ساندرا عادل
كل سنة وانتى طيبة
بابا وماما وعمو عصام


FILA
Gift Shop
Friends
FILA
SPORT.LIFE
FRIENDS
Gift Shop